W numerze: POŁUDNIOWO-ZACHODNI TURNIEJ SAMOLOTOWY (str. 4–5) ✦ ICH PIERWSZY LOT (str. 7) ✦ Z DZIEJÓW POZNANIA KOSMOSU I POCZĄTKÓW TECHNIKI RAKIETOWEJ W POLSCE (str. 10) ✦ DOŚWIADCZALNA RAKIETA POCZTOWA (str. 10–11) ✦ RAKIETĄ W KOSMOS (str. 20)

Foto: B. KOSZEWSKI

SKRZYDLATA POLSKA

NR 24 (518) • 11.VI.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

ZAWODY BALONOWE O PUCHAR MTP • POZNAŃ

XV-LECIE CENTRUM WYSZKOLENIA LOTNICZEGO W LIGOCIE DOLNEJ

W niedzielę 28 maja br. w szkole lotniczej w Ligocie Dolnej (w województwie opolskim) odbył się Zjazd wychowanków i pracowników Centrum Wyszkolenia Lotniczego z okazji XV-lecia CWL. Obecne Centrum rodowód swój wywodzi z powołanej do życia rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1946 r. Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej koło Gogolina.

Na Zjazd przybyli: prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, przedstawiciel Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK, przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej APRL Henryk Majchrzak, członek Zarządu Głównego APRL red. Jerzy R. Konieczny, szef Wyszkolenia ZG APRL mjr pil. Jerzy Świątek, prezes Klubu Seniorów Lotnictwa APRL Tadeusz Kurowski oraz w liczbie około 100 przybyli z całego kraju piloci, instruktorzy, mechanicy, działacze i pracownicy lotnictwa. Miejscowe władze wojewódzkie reprezentował sekretarz Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu, prezes Aeroklubu Opolskiego Stanisław Grela. Gospodarzem Zjazdu był komendant miejscowej szkoły lotniczej kpt. pil. Zygmunt Rychter.

Część oficjalną uroczystości otworzył sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR w Strzelcach Opolskich Stanisław Wołoszczuk, po czym zebrani uczcili minutą ciszy pamięć zmarłych wychowanków i pracowników CWL w okresie XV-lecia. Z historią Centrum Wyszkolenia Lotniczego zapoznał uczestników Zjazdu obecny komendant CWL mjr pil. inż. Antoni Chojcan. Potem zwiedzono urządzenia miejscowej szkoły i lotniska, odbyły się loty pasażerskie na AN-nie oraz wyświetlono kroniki lotnicze APRL. Uroczysty obiad oraz koleżeńskie spotkanie zakończyły tę miłą uroczystość lotników sportowych.

Obszerniej o Zjeździe w Ligocie Dolnej napiszemy w następnych numerach.

(yy)

Foto: B. Koszewski

Posiedzenie komisji sportowej FAI w Paryżu

ZSRR ZGŁASZA REKORD GAGARINA DO ZATWIERDZENIA

30 maja br. odbyło się w Paryżu posiedzenie komisji sportowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), na którym delegaci radzieccy zgłosili do zatwierdzenia jako rekordy światowe wyniki lotu Jurija Gagarina.

Przedstawiciel Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa – A. Tatianczenko złożył protokół, w którym znajdują się następujące dane o rekordowym locie statku kosmicznego „Wostok":

- Czas trwania lotu – 108 minut.
- Maksymalna wysokość (w apogeum) – 327 km.
- Maksymalny udźwig – 4 725 kG (wliczając ciężar pilota).
- Miejsce startu – kosmodrom Bajkonur, leżący w rejonie 47 równoleżnika szerokości północnej i 65 południka długości wschodniej (Syberia zachodnia). Kosmodrom Bajkonur leży około 300 km na północny wschód od Jeziora Aralskiego.
- Miejsce lądowania – w pobliżu wsi Śmiełówka koło Saratowa nad Wołgą (około 700 km na południowy wschód od Moskwy).

Poza tym podano, że rakieta, która wyniosła na orbitę statek kosmiczny „Wostok", miała na starcie sześć silników o łącznym ciągu odpowiadającym mocy 20 milionów KM.

Aeroklub PRL na wspomnianym posiedzeniu FAI reprezentował członek Zarządu Głównego APRL, szef Działu Sportu T. Rejniak.

W ANGLII ADAMEK TRZECI W KLASIE STANDARD

W dniach 12—22 maja br. odbyły się w Lasham Szybowcowe Mistrzostwa Anglii, na których polskie szybownictwo reprezentował Jerzy Adamek z pomocnikiem Romanem Zabiełło.

Mimo bardzo trudnych warunków atmosferycznych — podstawy chmur z reguły były na wysokości 600 do 1 000 metrów — przebieg zawodów był bardzo emocjonujący, ponieważ w ciągu dziesięciu dni trwania mistrzostw rozegrano aż dziewięć konkurencji. W większości były to przeloty po krotkich trasach zamkniętych.

Trudno porównywać wyniki sportowe uzyskane przez Jerzego Adamka z pilotami angielskimi, ponieważ latał on na zbudowanym amatorsko przez skautów szybowcu „Skylark II". Szybowiec ten, odpowiadający wymogom klasy standard, nie mógł sprostać np. wysokowyczynowym „Olimpion 419". W tej sytuacji startując w klasie standard pierwszej ligi angielskiej Jerzy Adamek zajął trzecie miejsce. Loty na terenie Anglii dały naszej dwuosobowej ekipie wiele doświadczeń, o których napiszemy w następnych numerach.

(pj)

Jak-18 Gagarina w muzeum

W nadwołżańskim mieście Saratowie, gdzie Gagarin ukończył technikum przemysłowe i gdzie uczył się latać w aeroklubie, odbyła się 21 maja br. uroczystość przekazania lokalnemu muzeum krajoznawczemu samolotu „Jak-18" numer 06. Na tej maszynie przyszły zwycięzca Kosmosu odbywał swoje pierwsze loty.

Gagarin — na płytach

„Składnica Księgarska" rozprowadza już do sklepów sprowadzone przez „Ars Polona" płyty z nagranymi na nich wrażeniami Jurija Gagarina z jego kosmicznej podróży na statku „Wostok". Płyty są średnicy 17 cm i zawierają ponadto komentarz do tego historycznego lotu opracowany w językach: rosyjskim, angielskim, francuskim i niemieckim. Cena płyty 10 zł.

Potrzebny kierownik aeroklubu

Zarząd Główny Aeroklubu PRL poszukuje kandydata na stanowisko kierownika aeroklubu w Płocku. Od kandydatów wymagane są następujące kwalifikacje:

1. Średnie wykształcenie ogólnokształcące lub techniczne.
2. Posiadanie uprawnień instruktora szybowcowego lub samolotowego.
3. Stan rodzinny — żonaty.

Po okresie próbnym istnieje możliwość uzyskania mieszkania.

Zgłoszenia kierować pod adresem Aeroklubu PRL, W-wa Krakowskie Przedmieście 55 – Wydział Zatrudnienia i Płac.

ZAWODY MODELI NA UWIĘZI W MIELCU

W dniach 20—21 maja na stadionie FKS w Mielcu odbyły się V Międzyklubowe Zawody Modeli na Uwięzi o puchar przechodni dyrekcji WSK Mielec, organizowane przez Aeroklub Mielecki. W zawodach startowało 28 zawodników z 8 aeroklubów.

Poniżej podajemy wyniki:

Walka powietrzna. 1 — Kazimierz Świętoń — 300 pkt; 2 — Rudolf Gruszka — 289 pkt; 3 — Ryszard Łyszczak — 272,5 pkt.

Wyścig na 10 km. 1 — Piotr Granowski — 300 pkt; 2 — Jan Tomaszewski — 285 pkt;) — Ryszard Kiesewetter — 270 pkt.

Zespołowo zwyciężył Pałac Młodzieży — Katowice przed Aeroklubem Rzeszowskim.

MARIA RYZAK

POGODA W CZERWCU

Prognozę pogody na czerwiec chciałoby się opracować obszernie i jak najszczegółowiej ze względu na Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Zbyt duże udokładnianie przebiegu pogody w prognozie długoterminowej zwiększa jednak prawdopodobieństwo odchyleń od rzeczywistego przebiegu pogody, dlatego — mimo pokusy opracowania szczegółowej prognozy — obierzmy złoty środek.

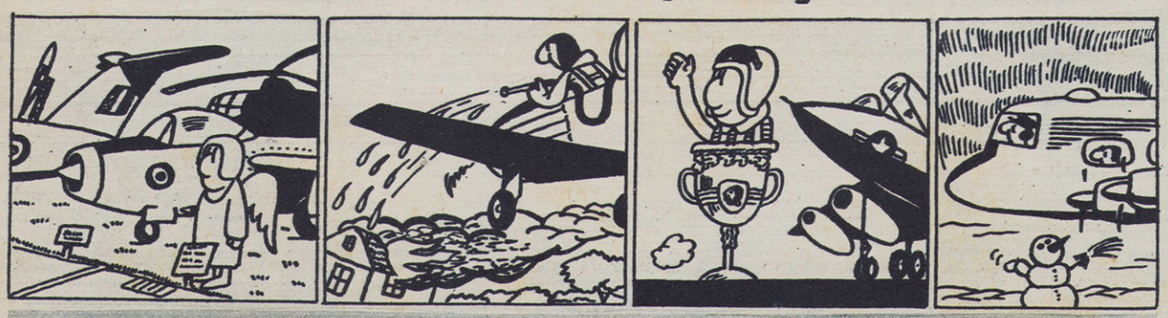
Czerwiec powinien powitać nas umiarkowanym zachmurzeniem i rzadkim występowaniem opadów oraz napływem z kierunków zachodnich chłodnych mas powietrza wraz z towarzyszącą im termiką naniesioną.

Podczas zawodów powinna trwać pogoda sprzyjająca występowaniu termiki wypracowanej i burz termicznych, przy tym stopniowo następować powinno coraz większe ocieplenie wraz z zanikiem zachmurzenia, a zatem występowanie termiki słonecznej oraz bezchmurnej. Okres zawodów charakteryzować się będzie przewagą wiatrów z kierunków zachodnich, które następnie przejdą w wiatry z kierunków południowych.

W ostatnim tygodniu miesiąca nastąpi ochłodzenie wraz z powstawaniem termiki naniesionej.

Prof. dr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

Kronika lotnicza w relacji W. Fuglewicza



26 maja otwarto na lotnisku Le Bourget XXIV Międzynarodowy Salon Lotniczy.

Jeden z pilotów katowickich przelatując nad wsią Skawce zauważył pożar kilku budynków. Pilot zawiadomił — zrzucając meldunek — wadowicką straż pożarną, która w szybkim tempie ugasiła pożar.

Amerykański pilot mjr Elmer E. Murphy osiągnął na bombowcu B-58 „Hustler" prędkość 2 083 km/h. Dystans 1 071 km przeleciał w 35 min. 45 sek. Za powyższy wyczyn pilot otrzymał Puchar im. Bleriota.

Iły-18 „Aeroflotu" rozpoczęły regularne loty na trasie Moskwa-Magadan, na dystansie 6 000 km. (Magadan leży we wschodniej części Syberii, nad Morzem Ochockim).

Przemawia prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz

Foto: St. Jaśko (2)

NA MARGINESIE WALNEGO ZGROMADZENIA AEROKLUBU PRL

W dniu 21 maja br. odbyło się w Warszawie Walne Zgromadzenie Sprawozdawcze Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Zasadniczym punktem obrad było sprawozdanie Zarządu Głównego APRL z działalności organizacji w okresie od ostatniego walnego zgromadzenia (24.IV.1960 r.).

Referat sprawozdawczy wygłosił prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. Wyliczmy, za sprawozdaniem, główne osiągnięcia lotnictwa sportowego w minionym okresie. Nastąpiło ścisłe powiązanie aeroklubów regionalnych z terenowymi instancjami partyjnymi i Radami Narodowymi. Powstało Lotnicze Przysposobienie Wojskowe; choć w pierwszym, w dużej mierze doświadczalnym roku istnienia, nie dało ono jeszcze właściwych efektów, głównie z winy aeroklubów (dobór kandydatów!) — to w bieżącym roku sądząc po ilości chętnej młodzieży na LPW ta forma szkolenia odnosić będzie sukcesy.

Rok 1961 przyniósł znaczne rozszerzenie sportowych kontaktów zagranicznych. Wzrosła liczba modelarni (z 501 do 652) i kół lotniczych (z 802 do 1 000). Dwukrotnie więcej niż w 1959 roku wyszkolono skoczków spadochronowych. Powiększyło się znacznie bezpieczeństwo lotów. Stabilizację i stały postęp można odnotować też w gospodarce aeroklubowej, sprawach inwestycyjno-lotniskowych i technicznych.

Z drugiej strony jednak ubiegły rok zaznaczył się znacznym spadkiem liczb globalnych np. wylatanych godzin na szybowcach (w 1959 roku — 58 731 godzin, a w 1960 r. — 43 650) czy kilometrów przelotów (501 072 km w 1959 r., a 226 590 km w r. 1960). Wina tu nie tylko rzeczywiście wyjątkowo niekorzystnych warunków pogodowych. Straty powstały też z powodu wdrażania się aeroklubów regionalnych do nowych zasad szkolenia i treningu, trudności adaptacji nowego systemu służby ruchu lotniczego itp.

W sprawozdaniu prezesa Stefana Antosiewicza potraktowano sprawy Aeroklubu PRL rzeczowo i obiektywnie. Wydaje się, że miejscami nawet za mało uwypuklono lub nawet pominięto istotne osiągnięcia ostatniego okresu. Do takich przecież należy — na przykład — dobre zaopatrzenie w sprzęt szybowcowy. Na uznanie też zasługuje wydawanie „Biuletynu Instruktora Szybowcowego", opracowanie nowego, jednolitego programu szkolenia szybowcowego, wprowadzenie nauki pilotażu szybowcowego systemem dochodzącym itd. Wszystko to jest wynikiem stałego i konsekwentnego od paru lat postępowania Zarządu Głównego APRL w tych sprawach. Także wspomniane tylko w referacie sukcesy szybowników w Kolonii nie są dziełem przypadku. Wyniki te, to także rezultat włożonych przez władze organizacji starań o właściwe przygotowanie pilotów, techniczne wyposażenie ekipy oraz powstanie „Zefira-2" i „Foki". Trzeba przypomnieć starą prawdę, o której warto by pamiętali spadochroniarze i piloci samolotowi, że umiejętności lotnicze zawodników jedynie w oparciu o solidny trening i wyposażenie techniczne mogą przynosić sławę w międzynarodowej konkurencji.

Aby przytoczone tu opinie o działalności Aeroklubu PRL nie wydawały się „za święte"; warto wytknąć i braki, które — naszym zdaniem — były w sprawozdaniu Zarządu Głównego. Przede wszystkim nie wspomniano o tak ważnych aktualnych trudnościach w zaopatrzeniu w spadochrony ratownicze i barografy. Marginesowo też potraktowano sprawę nowych samolotów dla lotnictwa sportowego. Zupełnie zaś — na co też zwrócili uwagę dyskutanci — zabrakło w referacie krytycznej oceny działalności centralnej propagandy lotniczej. „Droga w przestworza"), oglądaliśmy broszurki (już słabsze) i teleturniej „Mój pierwszy lot". Ale ciągle trudno dopatrzyć się — tak bardzo to widać w odróżnieniu od działów szkolenia i technicznego ZG APRL — jakiejś myśli przewodniej, dalekowzrocznych planów i konsekwencji postępowania w sprawach propagandy. Działacze tej specjalności z pewnością nie mają lekkiego chleba, tym bardziej więc trzeba im pomóc. Jeden przykład. Czy naprawdę niemożliwą do realizacji jest myśl rzucona kiedyś przez generała Frey-Bieleckiego, by Wydział Operacyjny APRL posiadał aktualne wiadomości ze sportu lotniczego na użytek prasy? Tak, by w dowolnej chwili każdy dziennikarz mógł zadzwonić na numer 65884 i otrzymać najnowsze informacje lotnicze.

Dyskusja, choć zdarzały się czasem zbyt popularne „akcenciki", dała dobre świadectwo jej uczestnikom. Poruszone problemy były rzeczywiście istotne. Prócz uwag o informacji lotniczej była mowa o mającym nastąpić zaopatrzeniu pilotów zawodowych w specjalne licencje, o kołach lotniczych, ruchu lotniczym, uatrakcyjnieniu latania, umowie zbiorowej i ustawie emerytalnej, ekonomicznym uzasadnieniu podejmowanych decyzji, roli instruktorów modelarstwa, pracy społecznej, zawiadowcach lotnisk, statucie APRL, dojazdach na lotniska, aeroklubach przyzakładowych.

Odnotowując w pamięci miłe słowa, którymi wyraził się o naszej lotniczej pracy wiceminister Komunikacji Jan Rustecki, warto poświęcić więcej uwagi wypowiedzi dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK, wiceprezesa Aeroklubu PRL, gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego. Pozytywnie ocenił on kierunki działania Aeroklubu PRL, a zwłaszcza zachowanie proporcji między wykonaniem zadań państwowych i działalnością sportową.

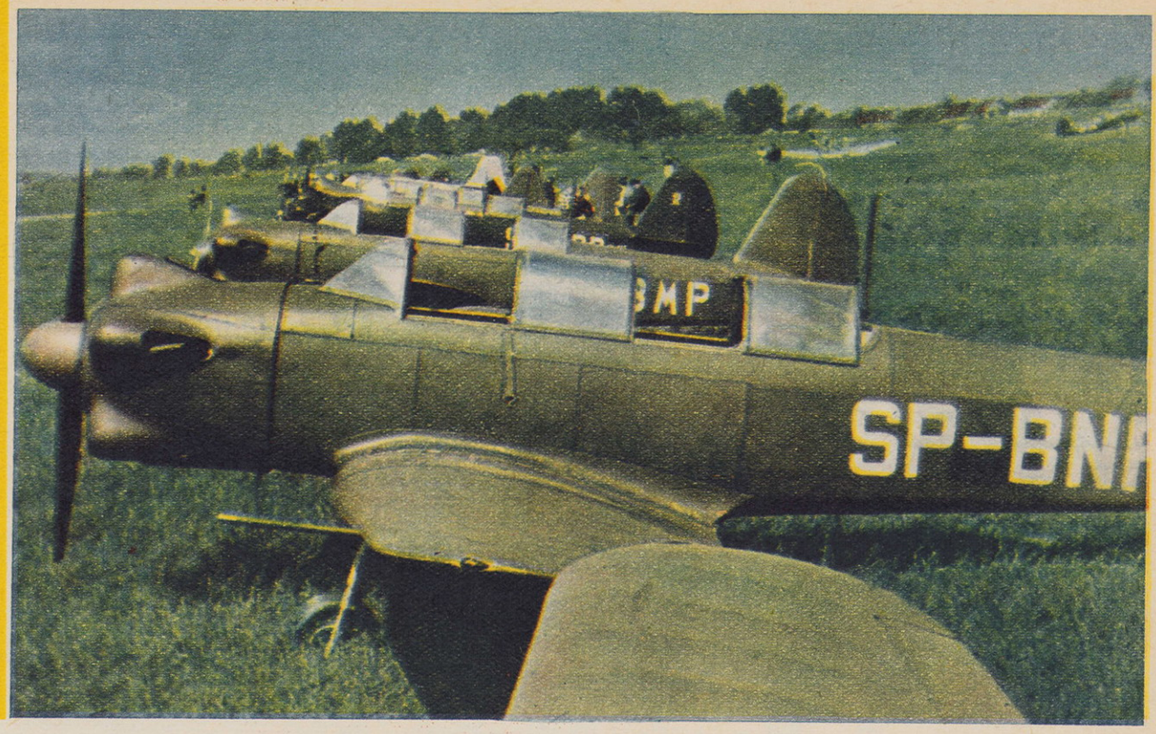
Obok szeregu „życiowych" problemów jednostek lotniczych, koncepcji aeroklubów przyzakładowych, gen. Bielecki pokrótce omówił kierunki oddziaływania organizacji lotnictwa sportowego celem pełnowartościowego jej dalszego rozwoju. Są to: szkolenie w powietrzu (dobór i selekcja kandydatów, kształcenie instruktorów, doskonalenie metod przygotowań do każdego lotu), eksploatacja techniki lotniczej (m. in. udział personelu latającego w pracach technicznych), ruch lotniczy (kierowanie, kontrola, egzekwowanie zleceń), kondycja psychofizyczna personelu latającego (rola sportu), morale lotników (kształtowanie najlepszych cech charakteru, wychowanie na patriotów socjalistycznej ojczyzny).

Walne Zgromadzenie zakończyło się uchwałą aprobującą dotychczasową linię działania Zarządu Głównego Aeroklubu PRL oraz uogólniającą wnioski zawarte w referacie prezesa APRL Stefana Antosiewicza, sprawozdaniu skarbnika ZG APRL inż. Wiktora Leji, protokole Głównej Komisji Rewizyjnej oraz wypowiedziach dyskutantów.

JERZY POMIANOWSKI

Kto za?... Kto się wstrzymał?... Kto przeciw?...

„Doświadczenie jakie zdobyłem na tegorocznych zawodach krakowskich równa się co najmniej trzyletniemu lataniu w aeroklubie. Moim zdaniem udział w tych zawodach winien stać się obowiązkiem każdego pilota pragnącego uzupełniać i podwyższać technikę latania na samolotach sportowych" – oto wiele mówiąca i nie wymagająca komentarzy wypowiedź jednego z pilotów startujących w XIII Locie Południowo-Zachodniej Polski.



Samoloty Jak-18 na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego przed startem do konkurencji B, dnia 20 maja.

POŁUDNIOWO-ZACHODNI TURNIEJ SAMOLOTOWY

KRAKOWSKIE zawody lotnicze pod nazwą Lot Południowo - Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki mają piękną tradycję. Do czasu wojny rozegrano je dziewięciokrotnie, a po wojnie czterokrotnie. Aeroklub Krakowski wznowił zawody w 1958 roku i od tego czasu nasi piloci oceniają Lot Południowo-Zachodniej Polski za najtrudniejszą i zarazem najatrakcyjniejszą samolotową imprezę sportową w naszym kraju. Ta ocena dowodzi jednocześnie, w sposób nie budzący zastrzeżeń, że Lot Południowo-Zachodniej Polski toruje w naszym lotnictwie drogę nowoczesności, rozwija samodzielność i inicjatywę u pilotów, a co najważniejsze podwyższa ich kwalifikację lotnicze. Poziom konkurencji zawodów krakowskich, ich dobór — jest najlepszym przykładem jak należy organizować sportowe imprezy samolotowe, by dawały uczestnikom niezapomniane korzyści tak praktyczne jak i emocjonalne.

EGZAMIN ZAŁÓG

... albo inaczej: XIII Lot Południowo-Zachodniej Polski przewidywał rozegranie 5 konkurencji (A, B, C, D, E), które zostały przeprowadzone zgodnie z postanowieniami obowiązującego regulaminu w dniach od 15 do 20 maja 1961 roku.

Konkurencję A — zlot na punktualność, 15 maja — uatrakcyjniono przez wprowadzenie dodatkowych elementów utrudniających przelot załóg. Do tej pory załoga startowała z lotniska macierzystego o wyznaczonej godzinie i miała się zameldować nad metą również o wyznaczonej godzinie. Obecnie wprowadzono innowację będącą zarazem elementem uatrakcyjniającym i utrudniającym zaliczenie tej próby. Organizatorom chodziło o to, aby załoga lecąca na zawody (podczas konkurencji A) zrzuciła meldunki, odnalazła znaki, umiejscowiła położenie odnalezionego samolotu na ziemi, a co najważniejsze, aby przebyła określony odcinek kontrolowanej trasy w czasie gwarantującym jej uzyskanie jakichkolwiek punktów. W tej interesującej konkurencji pierwsze miejsce zajęła załoga gliwicka w składzie pil. Edmund Mikołajczyk i Henryk Sienkiewicz, która zdobyła 421 pkt. Na drugiej i trzeciej pozycji uplasowały się dwie załogi z jednakową ilością 402 punktów: pil. Władysław Wójcicki i Zbigniew Wiśniewski z CWL oraz pil. Felicjan Kawala i Zbigniew Kwiatek z Krosna.

Konkurencję B — przelot po trasie łamanej Kraków — Kielce 20 maja — rozegrano po raz pierwszy dnia 16 maja, ale ze względu na nie obsadzenie punktu „X" przez komisarza sportowego we właściwym miejscu, unieważniono ją i następnie powtórzono 20 maja. Przelot po trasie łamanej wymagał od załogi utrzymania nakazanej prędkości lotu, meldowania się o czasie nad punktami zwrotnymi, przeprowadzania zrzutów meldunków, szukania znaków i nanoszenia ich położenia i kształtu na mapę, którą należało oddać niezwłocznie po lądowaniu komisarzowi sportowemu. Zwyciężyła załoga CWL w składzie pil. Władysław Wójcicki i Zbigniew Wiśniewski, uzyskując 956 pkt. Drugą lokatę zdobyła również załoga z CWL: pil. Józef Cierniak i Jan Tomaszewski — 858 pkt., a trzecią załoga z Krakowa: pil. Adam Bułat i Waldemar Pabian wynikiem 748 pkt.

Konkurencja C — lot na przeszukiwanie terenu, 17 maja (Kraków — Ligotka Dolna) — aczkolwiek trwała krótko (około 80 minut), to jednak zawodnicy po jej zakończeniu opuszczali swe samoloty zmęczeni i pełni wrażeń. Lot był ciężki i w żadnym przypadku nie nudny, wymagał bowiem skupienia uwagi, szybkiej orientacji oraz intensywnego wysiłku umysłowego w ciągu całej trasy. Do jednych z ciekawych zadań w powietrzu należało szukanie kościołów według otrzymanych zdjęć i opisanie ich położenia. Pierwsze miejsce zajęła załoga krakowska: pil. Adam Bułat i Waldemar Pabian, która uzyskała 1 377 pkt. (odnalazła 10 kościołów, na ogólną liczbę 12). Drugą lokatę zdobyli zawodnicy z CWL w składzie pil. Władysław Wójcicki i Zbigniew Wiśniewski (931 pkt.), a trzecią pil. Józef Cierniak i Jan Tomaszewski również z CWL (778 pkt.).

Konkurencja D — przelot nocny po trasie łamanej, 18—19 maja (Ligotka Dolna — Kraków), zakończyła się zwycięstwem załogi CWL — pil. Józefa Cierniaka i Jana Tomaszewskiego, którzy uzyskali 982 pkt. Drugie miejsce uzyskali pil. Edmund Mikołajczyk i Henryk Sienkiewicz z Gliwic (980 pkt.), a trzecie pil. Jerzy Zalewski i Włodzimierz Pyzikowski z Warszawy (945 pkt.). Przelot nocny po trasie łamanej należał do trudnych i jednocześnie atrakcyjnych konkurencji XIII LPZP. Dwie godziny przed startem zawodnicy otrzymali zadanie lotu i komunikat meteo. Na tej podstawie mieli obliczyć godziny przelotów nad punktami zwrotnymi (znaki świetlne) oraz nad metą i wynik tych obliczeń oddać Komisji Sędziowskiej. Potem nastąpił start. Za błędne obliczenie godzin meldowania, jak również za niepunktualne meldowanie się, zawodnicy otrzymywali punkty karne.

Konkurencja E — przelot bez widoczności po zamkniętej trasie łamanej, 18 maja — była właściwie tylko próbą dla pilota. W drugiej kabinie zamiast nawigatora leciał komisarz sportowy. Ten ostatni wykonywał start i lądowanie i na wysokości 500 m (nad literą „T") przekazywał stery zawodnikowi, który leciał po zamkniętej trasie łamanej w zakrytej kabinie, a więc bez widoczności ziemi. W konkurencji tej pierwsze miejsca zajęła załoga krakowska w składzie: pil. Adam Bułat i Waldemar Pabian (480 pkt.) przed pil. Edmundem Mikołajczykiem i Henrykiem Sienkiewiczem z Gliwic (467 pkt.) i pil. Władysławem Wójcickim i Zbigniewem Wiśniewskim z CWL (455 pkt.).

Tyle konkurencje w ich ogólnym omówieniu. W sumie trzeba stwierdzić, że „egzamin załóg" na XIII Locie Południowo-Zachodniej Polski wypadł zupełnie dobrze. Zawod-

Drugie miejsce w XIII Locie Południowo-Zachodniej Polski zajęła załoga z CWL w składzie: pil. Józef Cierniak (trzeci z lewej i Jan Tomaszewski).

Na czwartym miejscu uplasowała się załoga Aeroklubu Krakowskiego pil. Adam Bulat (po prawej) i Waldemar Pabian (po prawej).

Mimo wielu trudności dzielnie spisali się mechanicy XIII Lotu z kierownikiem technicznym Rajnholdem Tkoczem na czele (pierwszy z lewej).

nicy startujący po raz pierwszy w „Locie", aczkolwiek z małymi wyjątkami znaleźli się na dalszych miejscach, to jednak uzyskali na „krakowskiej tygodniówce" wiele cennego doświadczenia, które z trudem zdobywa się w aeroklubie.

Zwycięstwo w XIII Locie odniosła załoga w składzie pil. EDMUND MIKOŁAJCZYK I HENRYK SIENKIEWICZ z Gliwic, którzy uzyskali łącznie 3 282 pkt. Drugie miejsce zajęli pil. Józef Cierniak i Jan Tomaszewski z CWL — 3 082 pkt.; trzecią lokatę zdobyli pil. Władysław Wójcicki i Zbigniew Wiśniewski z CWL — 2 960 pkt.

ZAPISKI NA STARCIE

Kierownictwo Aeroklubu Krakowskiego wznawiając przed trzema laty zawody samolotowe pod nazwą Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki doszło do słusznego wniosku: zawody trzeba kontynuować, bowiem przyczyniają się one do wzrostu poziomu latania samolotowego w Polsce. Na takim przedsięwzięciu krakowiaków najwięcej powinno — rzecz oczywista — zależeć wydziałowi samolotowemu APRL, który w sposób generalny kieruje tymi zagadnieniami w naszym kraju. O co chodzi? Jeśli w pierwszych latach zainteresowanie wydziału samolotowego APRL zawodami krakowskimi było widoczne, to tego roku poważnie osłabło. Wyrazić można to choćby i w tym, iż mimo danych zapewnień odwołany został przyjazd do Krakowa nawigatora zawodów.

Być może, iż zaistniały w tym przypadku jakieś przeszkody natury technicznej, ale z drugiej strony mówi się coraz częściej o pewnego rodzaju rywalizacji w organizowaniu zawodów samolotowych. Bo jakże to inaczej wytłumaczyć? Taki sobie Aeroklub Krakowski organizuje na równie dobrym, a czasem nawet wyższym poziomie zawody samolotowe. Impreza ta mimo wielu przeszkód udaje się, uczestnicy zawodów są zadowoleni, pełni wrażeń, zdobywają doświadczenie, a co najważniejsze stwierdzają ponad wszelką wątpliwość, że zawody krakowskie stoją na wyższym poziomie niż Samolotowe Mistrzostwa Polski.

Takie sygnały z Krakowa winny być dopingiem dla wydziału, by Samolotowe Mistrzostwa Polski otrzymały najwyższą rangę zawodów samolotowych pod każdym względem, z czym osobiście jestem jak najbardziej zgodny. Gdy jest nieco inaczej — co jest dla mnie też zrozumiałe — następuje w wydziale pewnego rodzaju ocena sytuacji: czyżby oni byli lepsi od nas? Może i właśnie wtedy splot wydarzeń — uzasadniany przez ludzi z terenu brakiem zainteresowania ze strony wydziału zawodami krakowskimi — nabiera pełnych barw i przypomina ruchy konika na szachownicy. Tę sytuację najlepiej zresztą sformułował (prosimy o większe zainteresowanie) prezes honorowy Aeroklubu Krakowskiego ob. Antoniszczak, czyniąc jednocześnie ukłon w stronę przedstawicieli wydziału samolotowego APRL przybyłych na uroczystości zakończenia XIII Lotu Południowo-Zachodniej Polski.

Dlaczego o tym wszystkim piszę? Będąc w Krakowie usłyszałem sporo uwag w rodzaju: „w ostatniej chwili odwołali nawigatora"; „mechanikom cofnęli wypłatę za godziny nadliczbowe — zobaczymy jak to będzie na mistrzostwach Polski"; „nie mamy czym zasilać paliwa, a obiecali iż przyślą"... itp. Czy należy w tym przypadku uznać wypowiedzi te za pozbawione sensu? Na pewno nie. W większości były to uwagi słuszne. Piszę więc dlatego, ponieważ każde drobne niedociągnięcie, słuszne lub nie, wywołuje niezadowolenie.

Nie chcę wytaczać działa i nie mam zamiaru z niego strzelać w stronę wydziału samolotowego, bo o to nie idzie. Rzecz przecież w tym, aby wydział samolotowy zdradzał więcej zainteresowania zawodami krakowskimi. Jestem przekonany, że pomyślna opieka nad zawodami — nawet zdalna z Warszawy — może przynieść obu stronom wiele korzyści.

*

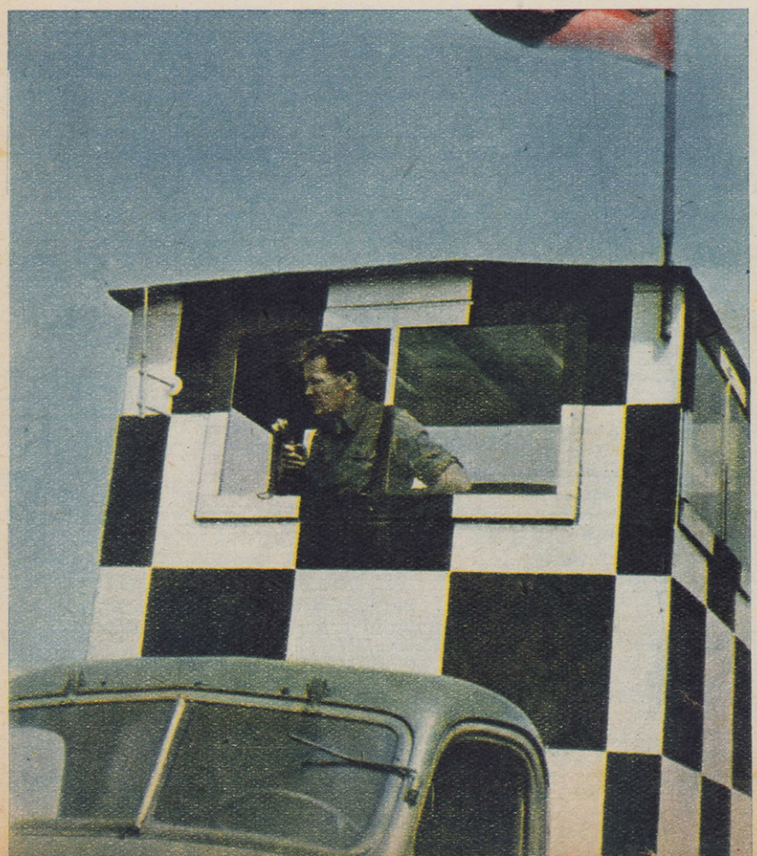
Dzięki dużemu wysiłkowi Aeroklubu Krakowskiego XIII Lot Południowo-Zachodniej Polski został pomyślnie rozegrany. Złożyła się na to ofiarność kierownictwa aeroklubu, komisarzy sportowych i mechaników. Wszyscy zdali egzamin samodzielności i wytrwałości w pracy. I jeśli czasem wynikły jakieś nieporozumienia, to w porę były usuwane przez kierownictwo ku zadowoleniu uczestników. Na szczególne wyróżnienie zasługuje kierownik sportowy instr. pil. Adam Czepirski, szef wyszkolenia Aeroklubu Krakowskiego, który dwoił się i troił, aby XIII Lot przebiegał sprawnie i zgodnie z regulaminem. Organizacja, wyżywienie i atmosfera sportowa zawodów dobra, zakwaterowanie dostateczne, a uczestnicy „Lotu" zadowoleni i pełni wrażeń.

Czekamy na inne równie dobrze jak te zorganizowane zawody lotnicze.

TADEUSZ MALINOWSKI

Instruktor pil. Janusz Tarkowski był kierownikiem Lotów na tegorocznych zawodach krakowskich. Foto: T. Malinowski (6)

Samolot załogi kieleckiej pilota Feliksa Działo, który razem z nawigatorem Antonim Rozpara uzyskał 10 miejsce.



Z lewej: Zwycięzca XIII Lotu Południowo-Zachodniej Polski pil. Edmund Mikołajczyk z Aeroklubu Gliwickiego. Foto: T. Malinowski

O wrażeniach z zawodów samolotowych
O podziale pracy w powietrzu
O życzeniach dla sportu samolotowego

...mówi nam ZWYCIĘZCA XIII LOTU POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. FRANCISZKA ŻWIRKI — PIL. EDMUND MIKOŁAJCZYK z Aeroklubu Gliwickiego, sportowiec szybowcowy i samolotowy, a z zawodu lekarz. Droga do lotnictwa Edmunda Mikołajczyka prowadziła poprzez wiele wyrzeczeń i codziennych trudności. Silna wola, zapał i ofiarność wobec spraw klubowych pozwoliła mu na pokonanie licznych przeszkód. Stopniowo dzień po dniu, miesiąc po miesiącu urzeczywistniał on swoje marzenia o lataniu, pielęgnowane od najmłodszych lat.

Na samolotach zaczął latać w 1953 roku pod kierunkiem instruktora Zbigniewa Wróblewskiego. W latach 1954—1960 był studentem medycyny, zdobył instruktorskie uprawnienie szybowcowe i każdego roku wylatywał przeciętnie 120 godzin. W czasie sześciu lat studiów miał tylko jeden egzamin poprawkowy na drugim roku: do południa uczęszczał na wykłady, po południu przebywał na lotnisku i latał, wieczorem i nocą uczył się. Obecnie ma uprawnienie pilota samolotowego I klasy i pilota szybowcowego II klasy, jak również uprawnienia instruktora szybowcowego III klasy. Na samolotach wylatał 700 godzin, a na szybowcach 150 godzin. Trzykrotnie brał udział w Samolotowych Mistrzostwach Polski i trzykrotnie w Locie Południowo-Zachodniej Polski. Edmund Mikołajczyk ma 26 lata i jest pracownikiem Wydziału Zdrowia w Gliwicach.

— Przede wszystkim proszę podzielić się z Czytelnikami swoimi wrażeniami z zawodów.

— Wrażeń jest dużo na każdych zawodach. Szczególnie sporo przyjemnych wrażeń daje każdy Lot Południowo-Zachodniej Polski. Sprawiają to atrakcyjne i jednocześnie trudne konkurencje. W każdej konkurencji każdy odnaleziony znak na trasie przelotu, szukanie kościołów, każdy odcinek lotu dawał wiele emocji. Szczególnie konkurencja nocna potęgowała wrażenia. Najwięcej może wrażeń dał mi przelot po trasie łamanej, który ostatecznie zadecydował o zajęciu pierwszego miejsca.

— Jaka jest Pana opinia o zawodach krakowskich, w których uczestniczył Pan już po raz trzeci?

— Zawody samolotowe pod nazwą Lot Południowo-Zachodniej Polski imienia Franciszka Żwirki są imprezą sportową ciekawszą i jednocześnie trudniejszą od samolotowych mistrzostw Polski. Głównie składa się na to odpowiedni dobór konkurencji. Zawody te zmuszają do treningu i ciągłego „podciągania" kwalifikacji pilotów zainteresowanych Lotem Południowo-Zachodniej Polski.

— Co Pan sądzi o tegorocznych zawodach, czyli o trzynastym „Locie"?

— Zawody te były trudne, ale jednocześnie przyjemne ze względu na atmosferę sportową, z małymi wyjątkami wynikającymi z prywatnych sugestii niektórych zawodników.

— Czy Pan był przygotowany do zawodów krakowskich?

— Do zawodów nie byłem przygotowany, ponieważ nie znalazłem odpowiedniego zrozumienia ze strony kierownictwa Aeroklubu Gliwickiego dla tak poważnej imprezy sportowej.

— Tak się złożyło, że został Pan zwycięzcą pierwszej konkurencji i zwycięzcą zawodów. Co może Pan powiedzieć o pierwszej konkurencji?

— Była to konkurencja niełatwa, ale ciekawa. Uważam, że oprócz szukania samolotu na ziemi należałoby ją urozmaicić wyłożeniem dodatkowych znaków z płócien.

— Które konkurencje były dla Pana najatrakcyjniejsze i równocześnie, które dały Panu najwięcej satysfakcji?

— Konkurencja A i konkurencja C. Tę ostatnią — moim zdaniem — trzeba by rozwinąć, zwiększając ponadto jej stopień trudności. Na przykład zwiększając liczbę obiektów do odszukania należałoby zarazem obciążać zawodnika punktami karnymi za obiekty oznaczone przez niego błędnie. W ten sposób uniknęłoby się oznaczenia obiektów przez pilota metodą dedukcji.

— Co może Pan powiedzieć o regulaminie tegorocznego Lotu Południowo-Zachodniej Polski?

— Regulamin zawodów krakowskich nie należał do prostych. Był jednak atrakcyjny. Moim zdaniem wymaga on jeszcze kilku poprawek. Chodzi mi w tym przypadku o to, aby zawodnik, który w jednej konkurencji utraci dość znaczną ilość punktów, miał szanse odrobić je w następnych konkurencjach.

— Czy miałby Pan jeszcze inne uwagi dotyczące regulaminu zawodów?

— W konkurencji nocnej ze względu na niemożliwość dokładnego uchwycenia zawodnika nad punktem kontrolnym należałoby zastosować — moim zdaniem — tolerancję czasu wynoszącą plus — minus piętnaście sekund.

— Jeśli mowa o regulaminie, to trzeba także coś powiedzieć o komisarzach sportowych. Jakie jest Pana zdanie dotyczące obiektywności komisarzy sportowych w ocenie zawodników?

— Mogę stwierdzić krótko: obiektywność komisarzy sportowych na zawodach krakowskich była jak najbardziej prawidłowa.

— Co Pan może powiedzieć o współpracy ze swoim nawigatorem, z którym stanowił Pan załogę samolotu SP-AOI?

— Współpraca układała się mi jak najlepiej.

— Jaki był podział czynności między Panami w powietrzu?

— Ja pilotowałem samolot i prowadziłem szczegółową nawigację. Nawigator mój, kolega Henryk Sienkiewicz, wykonywał niezbędne obliczenia. Najczęściej one się sprawdzały.

— Pana zainteresowania poza lotnictwem?

— Interesuję się szermierką. Ostatnio uzyskałem trzecią klasę we florecie mężczyzn. Ponadto interesuje mnie bardzo muzyka operetkowa.

— Czemu należy przypisać — Pana zdaniem — tak małą popularność sportu lotniczego?

— Przede wszystkim w sposób niewystarczający popularyzujemy sami sport lotniczy, a w szczególności sport samolotowy. Propaganda prowadzona przez Aeroklub PRL jest słaba, a okresami właściwie żadna. Nic też dziwnego, że wiadomości z tak atrakcyjnej dziedziny jaką jest niewątpliwie lotnictwo wraz z jego aktualnymi sprawami (ludzie, zawody, imprezy) nie docierają do naszego społeczeństwa. Nazwiska naszych słynnych lotników sportowych nie są znane szerszemu ogółowi. A przecież Żwirko i Wigura, Skarżyński, Orliński i inni są nam do dzisiaj tak bliscy. Jednym słowem — nie jest z tym dobrze i ktoś za to ponosi odpowiedzialność.

— Na koniec jeszcze jedno pytanie: czego życzy Pan w najbliższej przyszłości sportowi samolotowemu?

— Po pierwsze — żeby sport samolotowy uznany został za sport przez wielkie „S", a nie za „wyrobnictwo" dla sekcji szybowcowych i spadochronowych; po drugie — żeby wreszcie sport samolotowy otrzymał samoloty godne jego nazwy; po trzecie — żeby było więcej takich zawodów samolotowych jak Lot Południowo-Zachodniej Polski.

— W imieniu Czytelników, całego zespołu redakcyjnego i własnym składam Panu jak najlepsze gratulacje z powodu pięknego zwycięstwa oraz życzenia dalszyć osiągnięć w lotnictwie oraz pracy zawodowej.

— Bardzo dziękuję. Jest mi naprawdę ogromnie miło przyjąć gratulacje oraz życzenia od „Skrzydlatej", dla której żywię wiele sympatii i której jestem stałym czytelnikiem.

Rozmawiał TADEUSZ MALINOWSKI

St. szer. Andrzej Bugała.

ICH PIERWSZY LOT

ROZLEGŁA płaszczyzna lotniska. Rzędy srebrnych maszyn. Wokół młodzi chłopcy o śniadych, opalonych twarzach. Niektórzy zdejmują czapki podchorążych, zakładają hełmofony. Mechanicy i technicy krzątają się wokół samolotów. Padają pytania pilotów i odpowiedzi mechaników:

— Sprawny?

— Sprawny!

Za chwilę nad lotniskiem rozniesie się szum silników. Samoloty kolejno pokołują na start. Za prostokątem betonu strumienie rozgrzanego powietrza poderwą w górę tumany żółtego pyłu.

Starty i lądowania. Łoskot oddalających się maszyn wibruje w uszach jak uderzenie pioruna. Na zbliżające się do lądowania samoloty, ich gwałtownie olbrzymiejące sylwetki, można patrzeć bez znudzenia godzinami.

DYM W KABINIE

PRZED pierwszym samodzielnym lotem st. szer. pchor. Mieczysława Sosnowskiego egzaminował w powietrzu kpt. pil. Kowalski. Podchorąży z niecierpliwością czekał na decyzję.

— Może lecieć — powiedział instruktor.

Sosnowski zajął miejsce w kabinie. Ostatnie wyjaśnienia i wskazówki. Start. Samolot z łoskotem odrywa się od pasa. Niewtajemniczeni nie poznaliby, iż maszynę po raz pierwszy samodzielnie prowadzi podchorąży.

Ile już razy kierownik lotów wydawał komendy takim nowicjuszom jak Sosnowski? Ile razy spokojnym zdecydowanym głosem podpowiadał im jakie mają wykonywać czynności?

Maszyna nie znikła jeszcze z pola widzenia, gdy w głośniku kierownik usłyszał głos Sosnowskiego:

— „Jodła", ja 722, dym w kabinie, odbiór.

— „Jodła", zrozumiałem. 722 rozhermetyzuj kabinę, odbiór.

— „Jodła", ja 722 zrozumiałem, rozhermetyzowałem kabinę, odbiór...

— Pierwszy lot i taka historia — myśli z niepokojem kierownik lotów. W głosie podchorążego nie odczuł zdenerwowania. Po pewnym czasie zapytał:

— 722, podaj czy dym utrzymuje się, odbiór.

— „Jodła", ja 722, dym rozrzedza się...

St. szer. Sosnowski wykonał zadanie postawione mu w pierwszym locie. Wylądował w granicach litery T. Ocena bardzo dobra. Wystartował do pierwszego samodzielnego lotu jako pierwszy z grupy szkolonych podchorążych.

Kiedy rozmawiałem z nim o tym pierwszym locie, miał już poza sobą 26 startów i lądowań, po raz szósty leciał już samodzielnie od strefy.

Instruktor ppor. pil. Józef Kolmus mówi o nim nie bez satysfakcji:

— Lubi latać i chętnie lata. Szybko opanowuje nowe elementy lotów. Jest inteligentny. Nowe zadanie stara się zawsze gruntownie przemyśleć. Starannie przygotowuje się do lotów.

Oglądam dzienniczek z ocenami. Obok nazwiska Sosnowskiego większość ocen to czwórki i piątki.

LĄDOWANIE „NA CYCUŚ"

PRZED „budą" kierownika lotów rząd leżaków. Ustawiono je równolegle do pasa startowego. Tu w czasie lotów nikt nie wypoczywa. Instruktorzy, okupujący leżaki, bez przerwy obserwują starty i lądowania uczniów. W szumie silników słychać głos finiszera, który niezmiennie melduje:

— Klapy pełne.

Ktoś mówi:

— Po lądowaniu można odróżnić ucznia od instruktora. Podchorążowie nie mają jeszcze tzw. wyczucia.

Co chwilę nad pas nadlatują maszyny, ich sylwetki gwałtownie olbrzymieją. Samoloty niekiedy falują nad pasem, jakby bały się dotknąć kołami betonu. Czasem niebieski dymek sygnalizuje o zetknięciu się samolotu z ziemią. Instruktorzy wtedy potrząsają głowami.

Ppor. pil. Henryk Sroka mówi do finiszera:

— Mój uczeń zbliża się do lądowania. Uważaj dobrze czy ma klapy pełne.

Kilka sekund potem:

— Ten sam błąd. Znów zafalował.

Później przysłuchiwałem się rozmowie tego instruktora oraz dowódcy klucza por. pil. Witolda Wiątczaka z uczniem st. szer. pchor. Lesławem Maślankiewiczem. Wspólnie zastanawiali się nad przyczynami błędów popełnianych przez podchorążego w czasie lądowania. Doszli do następujących wniosków:

Uczeń źle rozkłada uwagę, obserwując ziemię pod nieodpowiednim kątem. Stąd złudzenie, że samolot jest już na małej wysokości. Podchorąży zaczyna energicznie wyrównywać. Ruchu tego nie kontroluje. Rezultat: samolot zaczyna falować nad pasem. Błąd typowy.

— A pierwsze dwa loty — kończy ppor. Sroka — Maślankiewicz wykonał „na cycuś". Dostał nawet pochwałę od dowódcy klucza.

NIE PRZECHYTRZAJ!

INSTRUKTOR ppor. pil. Jan Bielecki szkoli dwóch uczniów: st. szer. Andrzeja Bugałę i kpr. pchor. Dariusza Waleriańczyka.

— Bugała jako pierwszy z klucza wystartował samodzielnie — mówi mi ppor. Bielecki. — Obaj latają dobrze. Pierwsze lądowanie Bugały obserwował osobiście dowódca. Był to dla mnie szczególny powód do radości, gdyż jestem podobnie jak moi koledzy wychowankiem dowódcy.. Bugała nie zawiódł. Zgodnie z tradycją po zameldowaniu się po locie przeszedł tzw. „laszowanie". Siła kopniaka w siedzenie jest wprost proporcjonalna do wysiłku włożonego przez instruktora w wyszkolenie ucznia — ppor. Bielecki uśmiecha się.

Instruktor ppor. pil. Jan Bielecki.

— Dowódca powiedział chyba, że podchorąży świetnie spisał się w pierwszym locie — domyślam się.

— Nie, dowódca nigdy nie używa określenia: świetnie. Powiedział dobrze zaczęliście.

Do domku startowego wszedł uczeń.

— Obywatelu poruczniku, kapral podchorąży Waleriańczyk melduje się po lotach.

Kpr. Waleriańczyk wykonał już dzisiaj trzy loty po kręgu. Wystartuje jeszcze cztery razy. Ma do wykonania jeszcze trzy loty po kręgu i strefę kontrolną na prosty pilotaż.

Instruktor na gorąco dzieli się swoimi uwagami i spostrzeżeniami.

— Nie staraj się przechytrzać — mówi podchorążemu. — Błąd w w pierwszym locie. Chciałeś koniecznie przyziemić samolot tuż przy literze. A przecież z obliczeń do lądowania wynikało, iż powinieneś wylądować przed literą. Tak nie można. Błąd w trzecim locie. Po wystartowaniu zbyt długo leciałeś po prostej.

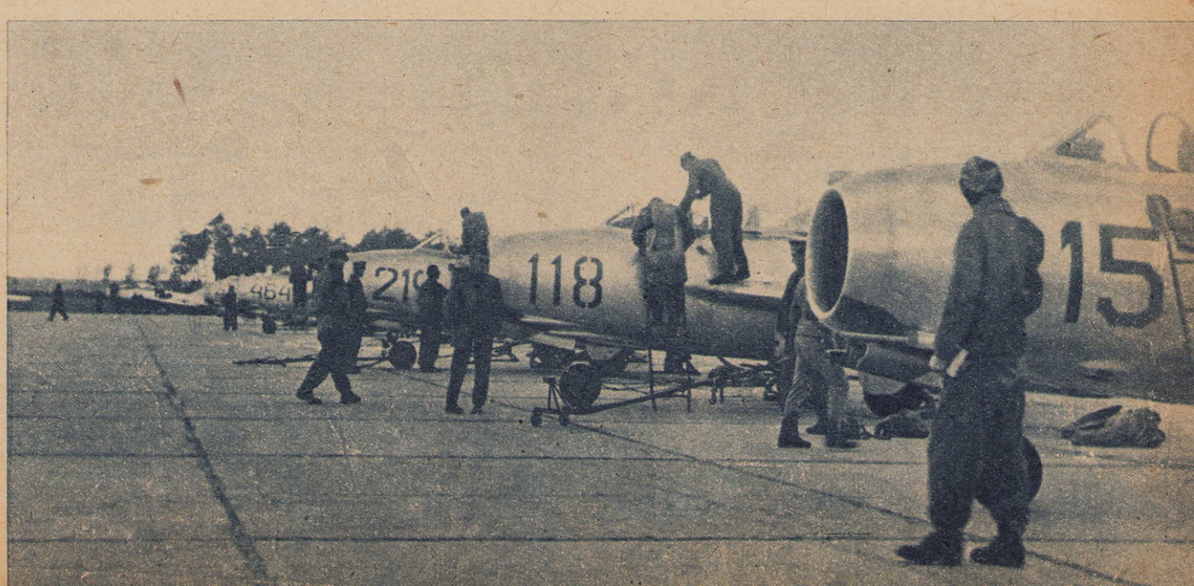
— To drobny błąd — zwraca się do mnie instruktor. — Podchorążowie kończą już samodzielne loty po kręgu, dlatego staramy się eliminować najdrobniejsze niedociągnięcia...

...Tymczasem st. szer. pchor. Bugała zajął już miejsce w kabinie. Dziś leci po raz pierwszy samodzielnie do strefy. Przed startem ostatnie wskazówki i uwagi instruktora. Ppor. Bielecki, stojąc na drabince, mówi spokojnie i rzeczowo. Podchorąży jest trochę zdenerwowany. Instruktor kończy:

— Pamiętaj, abyś zawsze widział lotnisko. Nie wchodź w chmury. Tę przyjemność zostaw na później. W powietrzu jest wiele maszyn. Przy wejściu w krąg nie zapominaj o wzmożeniu obserwacji.

Tekst i zdjęcia
RAJMUND KULIŃSKI

Za parę minut samoloty kolejno pokołują na start.



LOTNICTWO ZAGRANICĄ

TRANSPORT I KOMUNIKACJA LOTNICZA

ZSRR. W Moskwie rozpoczęto budowę nowoczesnego heliportu, usytuowanego na dachu olbrzymiego 12-kondygnacyjnego budynku nowego centralnego urzędu pocztowego. Stąd startować będą śmigłowce Mi-4 odwożące pasażerów na lotniska komunikacyjne pod Moskwą. Heliport będzie posiadał dwie płaszczyzny do startów i lądowań o wymiarach: jedna 59 × 25 m, druga 59 × 17 m oraz małą wieżyczkę kontroli ruchu. Na dachu budynku znajdować się będzie również specjalnie wydzielony teren dla postoju śmigłowców, przeprowadzania przeglądów i prób silników.

● W nowym porcie lotniczym Moskwy – Domodiedowo zastosowane są najnowocześniejsze urządzenia dla wygody pasażerów. Pasażerowie mogą przechodzić od razu do 14 samolotów specjalnymi tunelami, bezpośrednio z budynku dworca do kabiny. Port w Domodiedowie ma pojemność większą niż wszystkie dotychczas używane porty Moskwy – Wnukowo, Bykowo i Szeremietiewo.

● Turbośmigłowe samoloty komunikacyjne Il-18 latają m. in. z Moskwy nad Morze Ochockie. Linia łącząca Moskwę z Magadanem ma długość 6 000 km. Samoloty lądują na trasie jedynie w Tiksi, u ujścia Leny.

● Samoloty turbośmigłowe Tu-114 rozpoczęły regularne loty na trasie Moskwa – Chabarowsk. Jest to najdłuższa trasa „Aeroflotu". Odległość ponad 6 000 km samoloty Tu-114 przebywają bez lądowania w ciągu 8 godz. 20 min., wioząc na pokładzie 170 pasażerów. Poprzednio na trasie tej kursowały samoloty Tu-104, które lądowały po drodze w Omsku i Irkucku. Czas przelotu Tu-104: 11 godz.

Francja. Jak oświadczyła dyrekcja zakładów Sud-Aviation, w przygotowaniu jest budowa nowej, ulepszonej wersji znanego odrzutowego samolotu pasażerskiego średniego zasięgu „Caravelle" – „Super Caravelle". Nowy samolot ma wejść do eksploatacji w latach 1967–1968.

Węgry. Niedawno uruchomiono nową linię lotniczą Budapeszt – Londyn. Linię obsługują ze strony węgierskiej samoloty Il-18. Na terenie Węgier czynne są linie z Budapesztu do Miskolc, Debrecen, Nyiregyhaza, Szeged, Pecs, Szombathely i Zalaegerszeg. W komunikacji zagranicznej samoloty Il-14 i Il-18 kursują z Budapesztu do Moskwy, Berlina, Pragi, Warszawy, Belgradu, Bukaresztu, Sofii i Tirany (ostatnio również do Londynu). Posiadany sprzęt: trzy Ily-18, dziewięć Il-14 i trochę Li-2. (Na zdjęciu: Il-18 węgierskich linii lotniczych MALEV w londyńskim porcie lotniczym).

IATA. Jak przewidują fachowcy z IATA, ruch samolotów komunikacyjnych w roku bieżącym i latach najbliższych ulegnie ogromnemu zwiększeniu w porównaniu z latami ubiegłymi. W roku 1959 – 89 towarzystw komunikacji lotniczej należących do IATA przewiozło 98 milionów pasażerów, w roku 1960 – 108 milionów, zaś w rb. – liczba ta ma osiągnąć 118 milionów. W roku 1959 przeleciano 97 miliardów kilometrów, w rb. – liczba ta ma wzrosnąć do 125 miliardów.

Anglia. Po dłuższym okresie milczenia – zakłady Hawker Siddeley Aviation ogłosiły oficjalnie o zakończeniu budowy nowego samolotu dyspozycyjnego DH-125 (2 osoby załogi i 6–8 pasażerów). Zasięg lotu – 2 400 km, prędkość przeciętna – 725 do 800 km/h. Samolot wyposażony jest w dwa turboodrzutowe silniki zamontowane – wzorem francuskiej „Caravelle" – po obu stronach kadłuba w tylnej jego części. Początkowa seria – 30 maszyn. Przewiduje się, iż typ ten będzie produkowany przez przeciąg około 20 lat.

NRF. W zakładach Heinkla w Speyer budowane będą licencyjnie francuskie samoloty CM-191. Dyrekcja zakładów Heinkla zastrzegła sobie wyłączne prawa produkcji licencyjnej tego typu samolotów.

Szwajcaria. W porcie lotniczym Zürich-Kloten oddano do użytku przedłużoną drogę do ślepego lądowania długości 3 700 m. Szerokość drogi – 60 m, grubość nawierzchni betonowej – 30 cm.

MILITARIA

Szwajcaria. Parlament szwajcarski wyasygnował sumę 871 milionów franków szwajc. na uruchomienie licencyjnej produkcji francuskich odrzutowców myśliwsko-bombowych Dassault „Mirage III C". Jednakże niektóre części składowe samolotu oraz wyposażenie elektroniczne sprowadzone będą z Francji.

USA. Pomyślnego wystrzelenia międzykontynentalnej rakiety balistycznej „Jupiter" dokonała na przylądku Canaveral ekipa włoskich oficerów lotnictwa, przysłana z Włoch do USA dla celów przeszkolenia w obsłudze rakiet bojowych.

● W budowie znajduje się zmniejszona wersja znanego olbrzyma transportowego Lockheed „Hercules", wyposażona jedynie w dwa silniki turbośmigłowe.

● Dokonano po raz pierwszy wystrzelenia z podziemnej wyrzutni-silosu o głębokości 43 m rakiety międzykontynentalnej „Titan" w bazie Vandenburg.

● W dniu 3 kwietnia br., w czasie prób w locie, runął na ziemię w Stratford jedyny prototyp nowego śmigłowca Sikorski S-60. Ofiar w ludziach nie było.

Indie. Minister obrony Indii, Kriszna Menon, ujawnił w parlamencie indyjskim, że na lotnisku Palam pod Delhi został zatrzymany amerykański dziennikarz, który fotografował samoloty wojskowe zakupione przez Indie w ZSRR.

NRF. W Hildesheim odbyło się 19.V.br. spotkanie członków byłych hitlerowskich formacji spadochronowych. Spotkanie to zostało zorganizowane w 20 rocznicę faszystowskiego ataku na Kretę. Na spotkanie przybyło przeszło 2 000 członków tych oddziałów. Były hitlerowski generał Ramcke, skazany przez francuski trybunał wojskowy na długoletnie więzienie za zbrodnie wojenne, a przebywający obecnie na wolności, wygłosił przemówienie na temat pamiętnego ataku na Kretę.

● Boński minister obrony Strauss w czasie swej wizyty w Paryżu uzyskał zgodę Francji na dostawę do NRF znacznej ilości wielkich śmigłowców transportowych dla Bundeswehry. Francuski dziennik „Le Monde" stwierdza, że zamówienia Bundeswehry przewiduje dostawę 350 tego typu maszyn. Mają to być śmigłowce „Frelon", mogące zabierać 20 żołnierzy i rozwijać prędkość 220 km/h.

SPORT SAMOLOTOWY

Francja. Zakłady Morane-Saulnier rozpoczęły niedawno seryjną produkcję samolotów sportowych MS-880 „Rallye Club". Zakłada się, że miesięczna produkcja tego typu samolotów wyniesie 20–30 maszyn. Otwierają się szerokie perspektywy eksportu za granicę, m. in. do Australii.

● We Francji zarejestrowanych jest obecnie ponad 3 000 jednosilnikowych samolotów sportowych (liczba ta obejmuje także samoloty dyspozycyjne będące w użytku różnych firm). Ponad 1 000 samolotów – są to maszyny typu Jodel, które budowane są we Francji przez trzy firmy.

NRF. W roku 1960 wydano w NRF 6 792 licencje pilotów samolotowych. Ilość samolotów jednosilnikowych w klasie do 2 000 kG – 944.

SZYBOWNICTWO

NRF. W roku 1959 (za rok 1960 brak jeszcze pełnych danych) w aeroklubach na terenie NRF znajdowało się 2 000 szybowców, 564 wyciągarki, 452 szybowisk. Wykonano 618 985 startów, wylatano 131 614 godzin, przeleciano 389 642 km. Instruktorów – 1 541, mechaników wyciągarkowych – 2 888, wykwalifikowanych majstrów warsztatowych – 731. W roku 1960 zanotowano 779 odznak srebrnych, 78 – złotych, 89 – diamentów.

SPORT SPADOCHRONOWY

NRD. Od roku 1958 złotą odznakę wyczynową uzyskało 15 spadochroniarzy GST. **Jugosławia.** Jugosłowiańscy spadochroniarze chcą w tym roku pobić 26 rekordów krajowych. Inicjatywę ujęli w swe ręce instruktorzy znanego centrum szkoleniowego we Vrsac, którzy zaprosili do współpracy uczestników kursów spadochronowych odbywających się we Vrsac. Przede wszystkim dąży się do ustanowienia nowych rekordów – męskich i kobiecych – w skokach pojedynczych na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m i 1 000 m, następnie w skokach grupowych z tychże wysokości z natychmiastowym otwarciem spadochronu oraz w skokach grupowych mężczyzn z dużych wysokości, z opóźnionym otwarciem spadochronu. Jak wynika ze szczegółowego rozplanowania czynności na poszczególne miesiące, w czerwcu mają być dokonywane próby bicia rekordów w skokach grupowych nocnych z wysokości 1 000 m i 1 500 m. Lipiec ma być poświęcony głównie na dzienne i nocne skoki (pojedyncze) z wysokości 1 000 i 1 500 m. W sierpniu – skoki grupowe dzienne z wysokości 600 m, 1 000 m i 1 500 m.

Lotnictwo za granicą –4–

NRF. W roku 1960 wykonano ogółem w sekcjach spadochronowych aeroklubów NRF 2 259 skoków. Odznak spadochronowych A zdobyto 78, B – 41, C – 33 i D – 17. Na terenie NRF istnieje 15 klubów grupujących wyłącznie skoczków spadochronowych. Ilość spadochronów – 460.

BALONIARSTWO

USA. W dniu 4 maja br. z pokładu okrętu wojskowego USA – „Antietam", znajdującego się na wodach Zatoki Meksykańskiej, wzniósł się w powietrze balon z otwartą gondolą, mieszczącą dwóch ludzi. Balon osiągnął rekordową wysokość 34 050 m. W niewyjaśnionych bliżej okolicznościach jeden z członków załogi poniósł śmierć podczas schodzenia balonu z dużej wysokości. Poprzedni rekord wysokości należał do kpt. J. Kittingera (USA) – 30 840 m, i ustanowiony był w sierpniu ub. roku.

NRF. W poszczególnych aeroklubach NRF znajdowało się w r. 1960 – 18 balonów wolnych. Liczba pilotów balonowych – 166.

LITERATURA

Anglia. W roku ubiegłym wydano w Londynie ośmiojęzyczny słownik lotniczy (Agard – Aeronautical Multilingual Dictionary), obejmujący na 950 stronach 1 574 hasła, ujęte w 15 rozdziałach. Myśli się już o drugim wydaniu słownika, uzupełnionego o szereg nowych haseł.

ASTRONAUTYKA

ZSRR. Niedługo ukaże się na ekranach pełnometrażowy film poświęcony przeprowadzonemu w kwietniu br. pierwszemu na świecie lotowi człowieka wokół Ziemi. Film przygotowuje Centralne Studio Filmów Dokumentalnych.

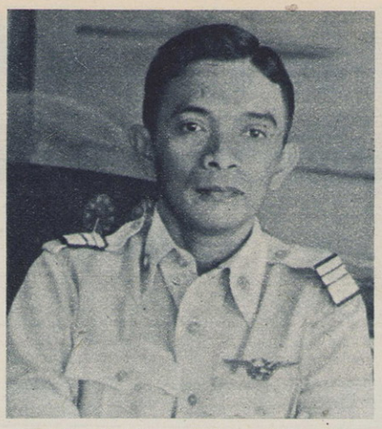
SPORT

NRF. Zachodnioniemiecki sport lotniczy przeżywa ostatnio ostry kryzys, wyrażający się w braku młodego narybku we wszystkich dyscyplinach sportowych, jak również w biurach konstruktorskich i zakładach produkcyjnych. Wyrazem tego stały się ostatnio m. in. liczne artykuły w fachowej prasie lotniczej oraz alarmujące wystąpienia działaczy sportowych, jak ostatnio np. przewodniczącego zarządu Aeroklubu NRF inż. Quandta. A oto tytuł artykułu na ten temat, zamieszczonego w miesięczniku „Flugwelt" (Nr 5/1961): „Być albo nie być niemieckiego sportu lotniczego!"

SKRZYDLATA INDONEZJA (4)

„SIKUMBANG", „BELALANG" „KUNANG"

Inż. RYSZARD WITKOWSKI Korespondencja własna



Oto płk. pil. inż. Nurtanio – główny konstruktor indonezyjskich samolotów, niewątpliwie jedna z najciekawszych postaci lotnictwa kraju tysiąca wysp.

GDY kandydat na studenta Nurtanio przybył do Manilli na pokładzie Dakoty „Indonesian Airways", odmówiono mu początkowo zezwolenia na stały pobyt jako obywatelowi „nieistniejącego" kraju — Indonezja nie była jeszcze wówczas uznana przez Filipiny. Przez dwa tygodnie jako nibyczłonek załogi Dakoty wydeptywał przedpokoje filipińskich urzędów, aż wreszcie wywalczył sobie zezwolenie tymczasowe. Potem pojawiły się trudności finansowe. Wprawdzie rząd Republiki przyrzekł opłacać koszty studiów, ale ze zrozumiałych względów pomoc tą napływała nieregularnie, a jeść przecież trzeba było codziennie... Poza tym forma pomocy nie zawsze była pieniężna. Najczęściej „stypendium" składało się z kunsztownych wyrobów srebrnych, szmuglowanych z Jawy przez samoloty „mostu powietrznego", które należało dopiero sprzedać, przeważnie zresztą po cenie złomu. Aby zabezpieczyć sobie byt w okresach braku „srebrnego stypendium", student Nurtanio był przez pewien czas pracownikiem manilskich restauracji. Kłopoty skończyły się dopiero w r. 1950 po ostatecznym uznaniu niepodległości Indonezji przez wszystkich, z Holendrami włącznie. W tym samym roku inż. Nurtanio zdał egzamin dyplomowy i powrócił do kraju z tytułem „Bachelor in Aeronautical Science" (Kawaler Wiedzy Lotniczej).

Natychmiast po powrocie do Indonezji inż. Nurtanio, mimo swego młodego wieku, jako jeden z nielicznych specjalistów lotniczych objął w sztabie AURI poważne stanowisko pełnomocnika do spraw przejętych z rąk holenderskich urządzeń lotniczych. Nie o takiej pracy jednak marzył. Toteż wykonując rzetelnie polecenia swego rządu, inż. Nurtanio niejako „na uboczu" rozpoczął skupiać wokół siebie tych samych ludzi, z którymi w r. 1946 budował szybowce. Stali się oni zalążkiem ośrodka prototypowego, w którym powstały następnie wszystkie samoloty indonezyjskie.

W hierarchii AURI inż. Nurtanio zrobił szybką i błyskotliwą karierę. Dziś, mając zaledwie 37 lat, jest pułkownikiem, wysokim funkcjonariuszem w sztabie AURI, członkiem Państwowej Komisji Planowania i — co sam najbardziej ceni — głównym konstruktorem ośrodka doświadczalnego w Bandungu.

Pierwszym samolotem, który został skonstruowany i zbudowany w Indonezji po roku 1950, był NU-200 „Sikumbang" (Pszczoła). Przeznaczony w założeniu do zwalczania rebeliantów, uzbrojony był w broń maszynową i miał uchwyty bombowe.

„Sikumbang" był jednomiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji mieszanej. Dwudźwigarowe skrzydło, całkowicie drewniane, miało u nasady profil NACA 23015 i NACA 23009 na końcu. Wydłużenie jego równe było 6,6, a wznios 5°. Skrzydło wyposażone było w napędzane elektrycznie sklejkowe klapy wyporowe. Lotki typu Fryzego również kryte sklejką. Kadłub samolotu spawany był z rur stalowych i kryty blachą. Konwencjonalne usterzenie konstrukcji drewnianej kryte sklejką. Wszystkie stery miały klapki wyważające. Podwozie stałe, typu 3-kołowego z kołem przednim, amortyzowane było olejowo-powietrznie. Przednie koło niesterowane. Napęd samolotu stanowił chłodzony powietrzem rzędowy silnik DH „Gipsy-Six" o mocy 200 KM. Śmigło drewniane, stałe. Układ paliwowy składał się z trzech zbiorników o łącznej pojemności 205 litrów.

Maleńki „Kunang" lata zupełnie ładnie. Czy wejdzie na wyposażenie indonezyjskich aeroklubów – nie jest jeszcze pewne.

Dane techniczne NU-200 „Sikumbang": rozpiętość 10,61 m, długość 8,16 m, wysokość 3,35 m, ciężar samolotu pustego 795 kG, ciężar całkowity 1090 kG. Osiągi: prędkość max. na poziomie morza 256 km/h, prędkość przelotowa 224 km/h, prędkość lądowania 88 km/h, pułap praktyczny 5030 m, zasięg 960 km.

W czasie lotów doświadczalnych, wykonywanych osobiście przez głównego konstruktora, ujawniły się pewne usterki samolotu. Nie było to dla nikogo zaskoczeniem. Ostatecznie „Sikumbang" był pierwszym poważniejszym samolotem zbudowanym w Indonezji własnymi siłami i trudno się było spodziewać, że będzie on konstrukcją bezbłędną.

Choć NU-200 nie wszedł do produkcji, odegrał jednak poważną rolę propagandową. Duma narodowa Indonezyjczyków została budową „Sikumbang" mile połechtana. Świadomość, że oto oni, pogardzani przez Holendrów i spychani przez wiele lat do niższych prac, zdolni są do budowy własnych samolotów — umocniła u Indonezyjczyków zaufanie we własne siły. Poza tym loty NU-200 zlikwidowały tkwiące u najwyższych czynników Republiki tendencje do lekceważenia możliwości krajowych konstruktorów. Dopiero po „Sikumbang" ośrodek w Bandungu otrzymywać zaczął poważniejsze poparcie finansowe.

Dla usunięcia niedomagań pierwszej wersji „Sikumbang", wynikających głównie ze zbyt niskiej mocy silnika i stałego śmigła, zespół inż. Nurtanio zaprojektował i zbudował drugą odmianę samolotu, oznaczoną NU-225. W stosunku do pierwotnego rozwiązania drugi „Sikumbang" miał cały szereg zmian: mocniejszy silnik Continental C-470-A w układzie płaskim o mocy 225 KM, metalowe śmigło przestawialne, mechaniczny napęd klap i inny kształt kabiny pilota.

Podobnie jak jego poprzednik, także i nowy „Sikumbang" pozostał tylko typem doświadczalnym i do produkcji nie wszedł. Wpłynęła na to zarówno sytuacja wewnątrz kraju, która uczyniła lekki samolot szturmowy niepotrzebnym, jak i sytuacja międzynarodowa.

Trzecim typem skonstruowanym i zbudowanym w ośrodku w Bandungu był NU-85 „Belalang" (Pasikonik), przeznaczony do elementarnego szkolenia pilotów. Ten samolot powstał z „zapatrzenia się" konstruktora na Piper „Cub". Choć różny układem, „Belalang" przejął od Piperka usterzenie i podwozie, a nawet i... własności lotne, o czym miałem okazję przekonać się w czasie dłuższego lotu zapoznawczego na tym typie.

NU-85 „Belalang" jest zastrzałowym dolnopłatem konstrukcji mieszanej z kabiną dla dwóch pilotów (ucznia i instruktora). Napęd jego stanowi 4-cylindrowy silnik płaski Continental C85-12 mocy 85 KM. Śmigło jest stałe, drewniane. Skrzydło o profilu USA-358, stałym na całej rozpiętości, ma dwa drewniane dźwigary z jodły, żebra duralowe i płócienno-sklejkowe pokrycie. Podobną konstrukcję mają klapy i lotki. Kadłub w postaci kratownicy spawanej z rur stalowych, kryty płótnem. Usterzenie identyczne jak w Piper „Cub", tj. w postaci ram z rur stalowych, krytych płótnem. Amortyzacja konwencjonalnego podwozia przy pomocy lin gumowych. Samolot wyposażony jest w radiostację nadawczo-odbiorczą i telefon pokładowy. Wyposażenie przyrządowe nie odbiegające od przyjętego dla tej klasy maszyn.

Dane techniczne NU-85 „Belalang": rozpiętość 9,5 m, długość 7,6 m, wysokość 2,03 m, ciężar samolotu pustego 424 kG, ciężar całkowity 624 kG. Osiągi: prędkość max. 184 km/h, prędkość przelotowa 144 km/h, prędkość lądowania 72 km/h, pułap praktyczny 3660 m, zasięg 560 km.

Pisząc o „Belalang" trudno nie wspomnieć tu o pewnym zabawnym epizodzie jaki towarzyszył memu lotowi zapoznawczemu. Otóż, gdy zajmowałem już miejsce w kabinie samolotu, zdziwiła mnie niezwykła troskliwość głównego konstruktora: czy dobrze mi się siedzi i czy dobrze sięgam do dźwigni klap? Później dopiero dowiedziałem się, co było powodem owej troski. Oto z moimi 181 centymetrami wzrostu byłem dla drobnych Indonezyjczyków trochę „nietypowy" i potraktowano mnie w pewnym sensie jako „sprawdzian wymiarowy" kabiny. Obawy były płonne, w kabinie „Belalanga" zmieściłby się nawet Staszek Skrzydlewski.

„Belalang" mający zupełnie dobre własności lotne i osiągi jest pierwszym samolotem indonezyjskim, który w małej serii wszedł do produkcji. Jeśli szkoły pilotów nie zgłoszą istotnych zastrzeżeń, produkcja zostanie uruchomiona na nieco większą skalę, tak by można było wycofać wysłużone Piper „Cub".

Ostatnią i niewątpliwie najbardziej oryginalną konstrukcją indonezyjską, jaka ujrzała światło dzienne w ostatnim czasie, jest samolocik NU-25 „Kunang" (Muszka), pomyślany jako tani sprzęt dla aeroklubów.

Wolnonośny, jednomiejscowy dolnopłat należy do tej grupy samolotów świata, które napędzane są przez silniki samochodowe. „Kunang" wyposażony jest w 25-konny silnik „Volkswagen" i to nawet — w prototypie — nie zaopatrzony w zdwojoną instalację zapłonową.

Skrzydło „Kunang" jest konstrukcji drewnianej i ma na całej rozpiętości profil NACA 2412. Obrys skrzydła trapezowy, wydłużenie równe 7, wznios 5°. Skrzydło jest zwichrzone geometrycznie o 3°. Pokrycie skrzydła płócienne.

Trochę niezwykła jest konstrukcja kadłuba, składa się on bowiem z drewnianej kratownicy krytej płótnem i sklejką. Usterzenie typowe. Zbiornik paliwowy umieszczony za ścianą ogniową ma pojemność 15 litrów.

Dane techniczne NU-25 „Kunang": rozpiętość 6,98 m, wysokość 1,77 m, ciężar samolotu pustego 160 kG, ciężar całkowity 260 kG. Osiągi: prędkość przelotowa 137 km/h, prędkość lądowania 80 km/h.

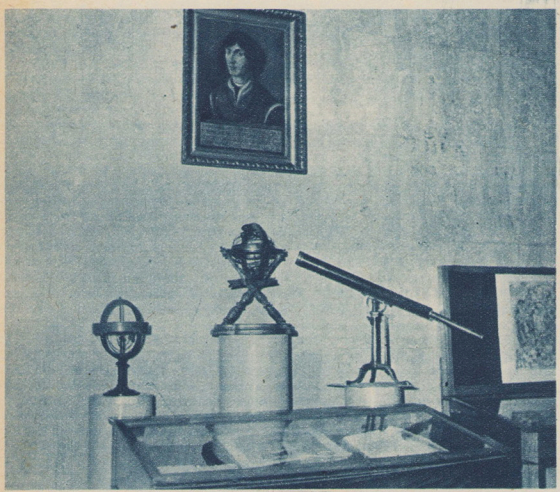
„Kunang" jest w chwili obecnej ostatnim ogniwem łańcucha własnych konstrukcji Indonezji. Moi rozmówcy w Bandungu nie taili, że w niedługim czasie być może ujrzy światło dzienne nowa ich konstrukcja. Co to będzie, czas pokaże.

III KONFERENCJA
TECHNIKI RAKIETOWEJ I ASTRONAUTYKI

● WYSTAWA ● PRÓBA RAKIETOWA ●

Tekst: JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI



Fragment części kopernikowskiej wystawy z dziejów poznania Kosmosu.

Z DZIEJÓW POZNANIA KOSMOSU I POCZĄTKÓW TECHNIKI RAKIETOWEJ W POLSCE

Z okazji III Konferencji Techniki Rakietowej i Astronautyki otwarta została w Bibliotece Jagiellońskiej w Krakowie wystawa poświęcona dziejom poznania Kosmosu i początkom techniki rakietowej w Polsce. Organizatorem oraz kierownikiem naukowym wystawy jest dr Irena Barowa. Należy od razu podkreślić, że jest to najlepsza wystawa o tej tematyce, jaką dotychczas oglądaliśmy w kraju. W przejrzysty sposób pokazuje ona niemal wszystko, co działo się u nas od czasów Mikołaja Kopernika, poprzez prace Kazimierza Siemienowicza, aż do najnowszych eksperymentów przeprowadzonych przez Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu PRL w Krakowie. Oryginały dzieł, przyrządów badawczych, rakiet, dzienniki uczonych, medale pamiątkowe i modele — dowodzą o wcale pięknym dorobku naukowym Polaków w pionierskim okresie poznawania tajemnic Kosmosu i techniki rakietowej.

Można tutaj znaleźć korespondencję wymienianą przed laty pomiędzy pionierem współczesnej astronautyki Konstantym Ciołkowskim z Kaługi w ZSRR i prof. Banachiewiczem z Krakowa, a także nieznane dotąd dokumenty z okresu studiów krakowskich słynnego uczonego radzieckiego polskiego pochodzenia — prof. A. Szternfelda.

Dobrze się stało, że obok astronomii, astronautyki i rakiet znalazło się na wystawie miejsce również dla dokumentów z czasów pierwszych prób lotniczych w Polsce. Ze wzruszeniem ogląda się pożółkły bilet wstępu na bodajże pierwsze w Polsce publiczne pokazy lotu „bani powietrznej", zaciekawia nieznany szerszemu ogółowi model skrzydeł zbudowanych przez chłopa Jana Wnęka (1820—1865) z Odporyszowa w powiecie Dąbrowa Tarnowska. A takich eksponatów jest wiele.

Interesujący jest też przegląd wybranych pozycji z polskiej bibliografii rakietowo-astronautycznej oraz lotniczej, w czym niemała zasługa mgr. Bolesława Gomółki. Na marginesie należy stwierdzić z przyjemnością, że „Skrzydlata Polska" zajmuje tam wcale poczesne miejsce: okazuje się, iż wiele krajowych wydarzeń rakietowo-astronautycznych było i jest odnotowywanych i komentowanych fachowo tylko przez nasz tygodnik.

Tyle w skrócie o wystawie krakowskiej. Jej fragmenty pokazujemy na zdjęciach, a do bliższego omówienia licznych unikalnych eksponatów postaramy się jeszcze powrócić w cyklu „Z historii lotnictwa polskiego".

Fragment ekspozycji poświęc

DOŚWIADCZALNA RAKIETA POCZTOWA RP-1

Już po raz dziewiąty odbył się na Pustyni Błędowskiej udany start rakiety doświadczalnej. Start ten stanowił właściwe zakończenie III Konferencji Techniki Rakietowej i Astronautyki.

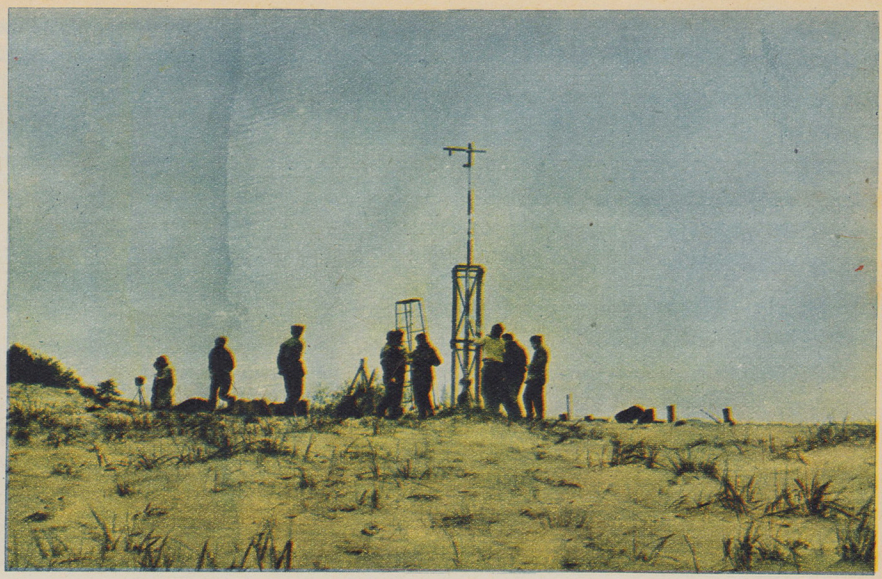
Pustynia Błędowska. Znajduje się ona w pobliżu Olkusza, a w odległości około 60 km od Krakowa. Najprawdziwsza pustynia! Jedyna w swoim rodzaju w Europie, przynajmniej środkowej. Zdarzają się tutaj burze piaskowe, są wydmy, roślinność pustynna, a nawet rzadkie zjawiska — fata morgana. Tutaj w czasie wojny hitlerowski marszałek Rommel sprawdzał swoje czołgi pustynne dla Afryki. Dziś Pustynia Błędowska jest źródłem piasku dla budownictwa i kopalń śląskich, jest też miejscem prób Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego Aeroklubu PRL w Krakowie.

Eksperyment dokonany 14 maja br. niewiele się różnił swoim przebiegiem od poprzednich prób. Ta sama niezawodność działania, jeszcze wyższa sprawność obsługi. Ale tym razem dwuczłonowa rakieta niosła już cenny ładunek użyteczny — 2 000 numerowanych kompletów listów lotniczych, opatrzonych wieloma specjalnymi nadrukami okolicznościowymi, z których jeden brzmiał: „Przeleciało rakietą doświadczalną RP-1". Kontrola przesyłki była bardzo ścisła, czuwało nad tym dwóch przedstawicieli Krakowskiego Oddziału Polskiego Związku Filatelistów: Jan Kadernożka i Henryk Brancewicz.

Start rakiety obserwowali uczestnicy Konferencji krakowskiej i wielu filatelistów. W obliczu nadciągającej ulewy przyspieszono o kilkanaście minut odpalenie RP-1, zaplanowane początkowo na godzinę 12.00. Widoczna przez cały czas wznoszenia się rakieta zniknęła szybko w chmurach o podstawie 500—600 m, a po kilku minutach wynurzył się z nich opadający na dwóch spadochronach zasobnik z pocztą, który niesiony wiatrem wylądował w lesie w okolicach miejscowości Klucze. Dzięki namiarowi geodezyjnemu prowadzonemu przez mgr. inż. Wędzonego, zasobnik rychło odnaleziono, poczem zawartość przesyłki dostarczono do Urzędu Pocztowego w Kluczach w celu ostemplowania datownikiem. Zanim nadeszła ulewa, wszystko już było zakończone. Duże słowa uznania za sprawność przeprowadzenia

Model słynnych skrzydeł Jana Wnęka z Odporyszowa.

onej bibliografii lotniczej.



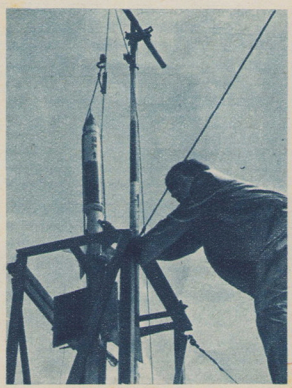
Ostatnie przygotowania przy wyrzutni. Z lewej – automatyczny aparat fotograficzny.

List lotniczy, który przeleciał rakietą doświadczalną RP-1 w dniu 14 maja br.

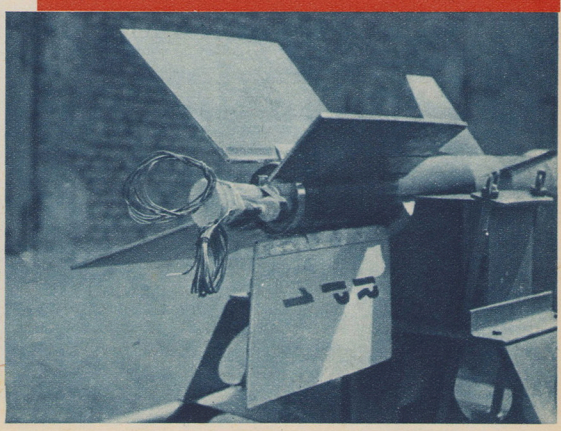
WYŻEJ: Montaż rakiety RP-1 przed jej transportem do wyrzutni. Przedni człon rakiety zawiera przesyłkę pocztową. Po prawej: mgr inż. Jacek Walczewski. NIŻEJ: Rakieta RP-1. Widok od strony silnika.

eksperymentu należą się tutaj: głównemu konstruktorowi rakiet programu RM i RP mgr. inż. Jackowi Walczewskiemu, komendantowi eksperymentu mgr. Marianowi Markowskiemu, studentowi UJ Jackowi Kibińskiemu oraz absolwentowi Politechniki Krakowskiej Zbigniewowi Baranowskiemu i technikowi Janowi Płatkowi z obsługi wyrzutni.

Świadczy to najlepiej o krakowskim Doświadczalnym Ośrodku Rakietowym Aeroklubu PRL, który się wciąż rozwija. Niedaleki jest już moment, gdy obok innych rakiet wystartuje pierwsza polska rakieta meteorologiczna, zdolna do wykonania pomiarów atmosfery. Należy też oczekiwać, że zasięgi naszych rakiet doświadczalnych rzędu kilkudziesięciu kilometrów staną się czymś powszednim.



Ustawianie rakiety RP-1 na wyrzutni. Przy pracy – Zbigniew Baranowski.



LOTEM NA TARGI POZNAŃSKIE

PODOBNIE jak w latach ubiegłych, Polskie Linie Lotnicze „LOT" zapewniają w okresie trwania XXX Międzynarodowych Targów Poznańskich bezpośrednią komunikację lotniczą z Poznaniem dla pasażerów podróżujących na międzynarodowych liniach. Tak więc od 11 do 25 czerwca wszystkie polskie samoloty przybywające z zachodu i zdążające na zachód, lądować będą w Poznaniu. Zagraniczni przemysłowcy i handlowcy będą mogli dzięki temu przybyć do Poznania bez potrzeby przesiadania się w Warszawie.

W związku z tym — niezależnie od istniejącego w Poznaniu biura miejskiego „LOT" — na terenie Targów urządzony zostanie specjalny pawilon, w którym będą się mieścić kasy zagraniczne i biuro rezerwacji biletów. Tak więc goście zagraniczni będą mogli na miejscu załatwić wszelkie formalności związane z nabyciem biletów nie tylko Polskich Linii Lotniczych, ale i innych towarzystw komunikacji powietrznej. Pawilon ten będzie dysponować połączeniami dalekopisowymi i bezpośrednimi telefonami z warszawskim biurem sprzedaży biletów.

„LOT" zapewni również szereg udogodnień pasażerom krajowym. W okresie Targów częstotliwość lotów między Warszawą a Poznaniem wzrośnie o 5 połączeń dziennie. **R. S.**

LOTNICY SPORTOWI Z WIZYTĄ W „SZKOLE ORLĄT"

DOWÓDZTWO Oficerskiej Szkoły w Dęblinie wystąpiło z inicjatywą ciekawego spotkania. Patronując 5 aeroklubom regionalnym, zaprosiło kadrę instruktorską tych klubów na dwudniową naradę. Zasadniczym celem narady była wspólna ocena dotychczasowej współpracy i dalszy jej rozwój. Szkoda więc, że nie wszystkie podopieczne aerokluby wzięły w niej udział. Na dęblińskim lotnisku wylądowały tylko samoloty z Lublina, Świdnika i Stalowej Woli.

W pierwszym dniu narady piloci sportowi zapoznali się z przebiegiem szkolenia podchorążych, zwiedzili bogato wyposażony Dział Nauk, a w rozmowach z kadrą instruktorską Szkoły poruszyli wiele interesujących tematów. Najwięcej czasu spędzono jednak w salach Działu Nauk, gdzie m. in. wszyscy mieli możność krótkiego treningu na symulatorze lotu, a nawet wypróbowania swych umiejętności w imitowanym strzelaniu powietrznym na specjalnym urządzeniu.

Drugi dzień przeznaczono na poznanie organizacji startu i loty zapoznawcze na samolocie TS-8 „Bies". Pięciu szczęśliwców zakosztowało także lotów na szkolnej wersji odrzutowych Lim-2.

Na zakończenie spotkania ustalono nowe formy współpracy, wymieniono spostrzeżenia i uwagi. Przedstawiciele aeroklubów z uznaniem przyjęli zadeklarowaną przez OSL pomoc w rozwiązywaniu pewnych trudności wyszkoleniowych.

Życzliwa atmosfera i wzajemne zrozumienie, jakie towarzyszyły naradzie, potwierdziły potrzebę organizowania takich spotkań.

Instruktorzy aeroklubów w Świdniku, Lublinie i Stalowej Woli dziękują także tą drogą Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Frey-Bieleckiemu** za umożliwienie odbycia lotów na samolotach odrzutowych, a oficerom pilotom za okazane duże zainteresowanie sprawami lotnictwa sportowego.

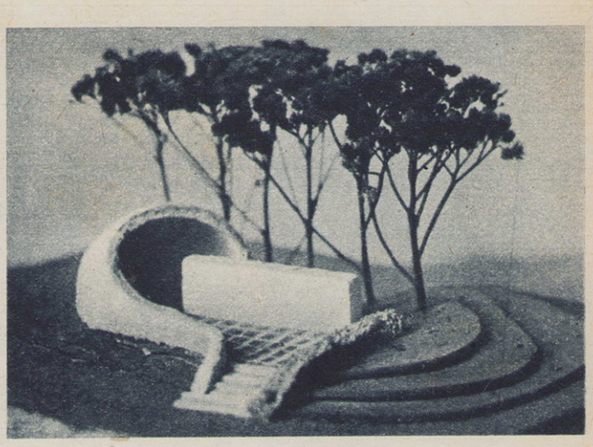
(c—t)

ZAWODY MIĘDZYKLUBOWE

W dniu 17.4.61 r. z inicjatywy Aeroklubu Śląskiego odbyła się w Katowicach krótka narada wiceprezesów i instruktorów szybowcowych aeroklubów z terenu woj. katowickiego, a więc Bielsko-Bialskiego, Częstochowskiego, Gliwickiego i Śląskiego.

Głównym celem i tematem narady było przeprowadzenie międzyklubowych zawodów szybowcowych, których organizacji podjął się Aeroklub Śląski w okresie drugiej połowy maja 1962 r. Jako warunek zakwalifikowania się do zawodów postanowiono przyjąć opracowany przez Aeroklub Bielsko-Bialski regulamin wewnątrzklubowych zawodów szybowcowych, które rozegrane zostaną w tym roku również w m-cu maju lub czerwcu w zainteresowanych klubach. Pierwsi trzej zawodnicy kwalifikują się do przyszłorocznych zawodów międzyklubowych.

Ponadto omówiono warunki ściślejszej współpracy w zakresie przelotów po wspólnych trasach zamkniętych oraz w zakresie lotów falowych. (zz)



Pierwsi ofiarodawcy na pomnik płk. Franciszka Hynka

JAK już pisaliśmy, przy Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Kościerzynie powstał Komitet Społeczny, który w oparciu o ofiarność społeczeństwa i miejscowych instytucji zamierza wybudować pomnik dla uczczenia pamięci płk. Franciszka Hynka. Pomnik (projekt na zdjęciu wyżej) stanie w Szatarpach — miejscu tragicznej śmierci zasłużonego działacza i pilota balonowego, słynnego zwycięzcy zawodów o puchar Gordon-Benetta.

A oto lista pierwszych ofiarodowców na rzecz Społecznego Komitetu Budowy Pomnika płk. Hynka.

Rolniczy Rejonowy Zakład Doświadczalny w Lubaniu — 200 zł.

Robotnicza Spółdzielnia Pracy „Kaszubianka" w Kościerzynie — 200 zł.

Powiatowa Spółdzielnia „Samopomoc Chłopska" w Starej Kiszewie — 445 zł 69 gr.

Zespół Okęcki Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — 525 zł. 50 gr.

Grupa członków Klubu Seniorów APRL zatrudnionych w PLL „LOT" pers. lat — 929 zł, 20 gr.

Uważając, że konto Komitetu będzie rosło (listę ofiarodawców będziemy systematycznie publikować), podajemy jego numer: **PKO Oddział w Kościerzynie nr 145-9-60.** (pi)

LOTNICZY MECZ POZNAŃ — JELENIA GÓRA

W niedzielę dnia 7 maja br., przy niezbyt sprzyjającej pogodzie, Aeroklub Poznański ogłosił oficjalne otwarcie sezonu lotnego. Faktycznie loty szybowcowe i samolotowe rozpoczęły się 7 marca, a skoki spadochronowe 4 kwietnia br. W przemówieniu otwierającym sezon prezes Aeroklubu Poznańskiego **Z. Cegłowski** omówił wyniki lotów uzyskane już w bieżącym roku. Piloci samolotowi wylatali już 271 godzin, sekcja szybowcowa ma na swym koncie 228 wylatanych godzin i 970 kilometrów przelotów, a spadochroniarze poznańscy wykonali 37 skoków.

Po przemówieniu prezesa modelarze AP zademonstrowali kilka lotów modeli silnikowych i szybowców. Między innymi pokazali walkę powietrzną dwóch modeli. Jednocześnie wystartowały samoloty holujące szybowce biorące udział w zawodach. Tego dnia bowiem Aeroklub Poznański zorganizował zawody z Aeroklubem Jeleniogórskim. Każdy klub wystawił po trzech zawodników we wszystkich specjalnościach.

W zawodach samolotowych zwyciężył Aeroklub Poznański, zdobywając 3 144 punkty wobec 2 181,25 punktów jeleniogórzan. Indywidualnie piloci zajęli miejsca: 1. **Babiarz** (AJ), 2. **Sanicki** (AP), 3. **Wasiutyński** (AP), 4. **Kaczmarek** (AJ), 5. **Lisiecki** (AP) i 6. **Borak** (AJ).

W konkurencji szybowcowej rozegrano przelot dokelowo-powrotny Kobylnica — Gniezno — Kobylnica. Z powodu fatalnej pogody nikt z pilotów nie wykonał zadania i komisja sędziowska uznała konkurencję jako przelot po wyznaczonej trasie. I tu zwyciężył Aeroklub Poznański — 1 980 punktów. Indywidualnie najlepszy był pilot poznański **Rajmund Jakób.** Następne miejsca zajęli kolejno — **Lisiecki** (AJ), **Makne** i **Misiek** (AP), **Wasilenia** (AJ) i **Basiora** (AJ).

Zawody spadochronowe uniemożliwiły złe warunki atmosferyczne. Tak więc skoczkowie AJ — **Piłat, Bródka** i **Gołąbek** oraz reprezentanci AP — **Stelmaszyk, Czubryj** i **Frankowski** nie porównali swoich możliwości.

Wieczorem zawodnicy wraz z komisjami sędziowskimi i organizatorami bawili się i dzielili wrażeniami na przyjęciu urządzonym przez gospodarzy. Mimo pechowej pogody wszyscy byli zadowoleni. Rewanżowe spotkanie wyznaczono na 25 czerwca br. w Jeleniej Górze.

Aleksandra Wojtkowiak

Piękny dar dla Aeroklubu Elbląskiego

AEROKLUB Elbląski otrzymał niedawno w darze od Ekspozytury Dolnośląskiej PKS autobus „Star 50", który niestety wymagał kapitalnego remontu.

Dzięki przychylnemu stanowisku dyrektora Elbląskich Zakładów Naprawy Samochodów **Rudolfa Benala** oraz kierownika technicznego **Zbigniewa Sławskiego,** a także społecznej inicjatywie załogi, autobus został wyremontowany.

Zobowiązania pracowników wszystkich działów EZNS przy wykonaniu remontu w czynie społecznym przekroczyły kwotę 55 tysięcy złotych. Piękny ten czyn społeczny załogi Elbląskich Zakładów Naprawy Samochodów zasługuje na specjalne uznanie. Nadmienić należy, że zakłady te wykazują najwięcej zainteresowania działalnością Aeroklubu Elbląskiego i bardzo często udzielają mu pomocy.

Ostatnio na elbląskim lotnisku odbyła się miła uroczystość przekazania autobusu zarządowi Aeroklubu Elbląskiego.

Na zdjęciu: Dyrektor Rudolf Benala przekazuje dokumenty i klucze od wyremontowanego autobusu.

Tekst i foto:
EDWARD PRZYBYLSKI

Z KARKONOSKIEJ FALI — NA PRZELOTY

DNIA 22 kwietnia br. Aeroklub Jeleniogórski podjął próbę wykonania zespołowego przelotu docelowego do Torunia, połączonego z próbą uzyskania maksymalnego przewyższenia na fali. W dniu tym Polska znajdowała się na skraju układu niżowego z ośrodkiem nad Skandynawią. Układ wyżowy zalegał nad Ukrainą i południową Europą. Wiejący z południa wiatr o prędkości 25 m/sek przy niewielkim zachmurzeniu powodował zafalowania nad Karkonoszami. Okazały się one jednak znacznie słabsze niż przewidywano na postawie ładnie zarysowanej soczewki.

Na przelot wystartowali: na „Muchach-Standard" piloci — Bronisław Czapski i Henryk Linicki, na „Muchach-100" — Paweł Piłat i Zygmunt Znaniecki i na „Bocianie" Cezary Wasilenia.

Niestety, zmiana kierunku wiatru z S na SE uniemożliwiła osiągnięcie Torunia. Najlepszy wynik uzyskał pilot Cezary Wasilenia, który uzyskawszy na fali wysokość 3 100 m w locie ślizgowym doleciał do Legnicy, gdzie na wys. ok. 1 000 m nawiązał kontakt z termiką. Ostatecznie lądował w rejonie Złotowa przelatując 320 km, rezygnując z dalszego kontynuowania przelotu. Przy wcześniejszym starcie i pomyślniejszym kierunku wiatru (z kierunku 200 —220°) uzyskanie odległości 500 km jest zupełnie możliwe. Pozostali piloci, mimo iż uzyskali większą wysokość na fali, lądowali znacznie bliżej: Bronisław Czapski lądował w rejonie Gniezna (215 km), Paweł Piłat koło Lenna (135 km), Zygmunt Znaniecki w Lubinie (60 km). Henryk Linicki nie zdecydował się odejść na trasę. W sumie wylatano blisko 30 godz. Próbę połączenia lotu falowego z przelotem na termice uznać należy jako udaną. Szef wyszkolenia Aeroklubu Jeleniogórskiego Tadeusz Kaczmarek zapowiada ponowienie prób przelotów w przypadku wystąpienia fali.

P. K.

„Bocian" na start! **Foto: J. Pomianowski**

POCZTA LOTNICZA

Marek Czajkowski – Kozienice, ul. Sienkiewicza 30, chciałby nawiązać korespondencję z młodym miłośnikiem lotnictwa.

Wilfrid Uhlig – K. Marx-Stadt 014, Augustusburger, str. 147 – NRD – prosi pilotów polskich o korespondencję. Interesuje się lotnictwem komunikacyjnym.

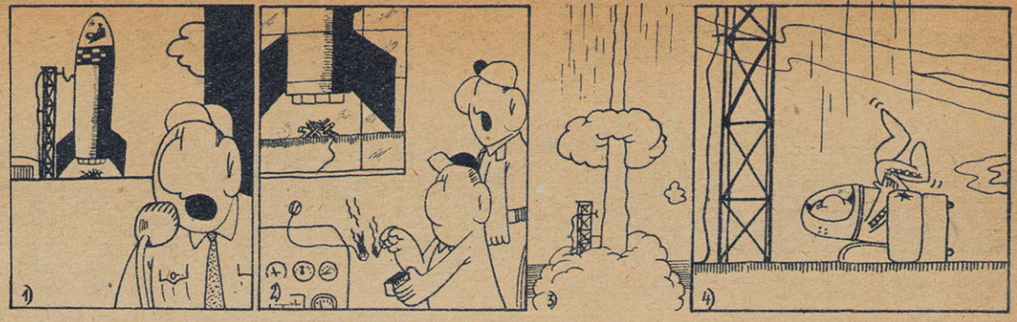
Stefan Korzenkiewicz i inni Czytelnicy zapytujący o adres Składnicy Harcerskiej w Warszawie: Warszawa – Marszałkowska 82.

Franciszek Wojtyna – Jarosław, ul. Reymonta 5 – woj. Rzeszów – ma szereg roczników „Skrzydlatej" z lat 1947–1949. Zainteresowanych kupnem lub wymianą kierujemy do naszego korespondenta na podany wyżej adres.

Lajtai János – Székesfehérvár, Horvath Istvan n.4.II.e.3, Węgry – nawiąże korespondencję z polskimi miłośnikami lotnictwa. Zna język angielski.

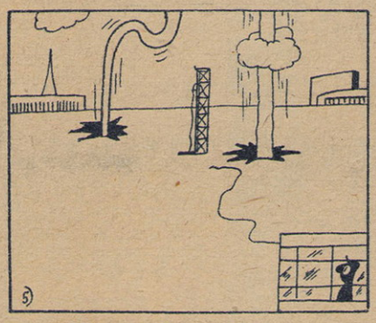
Grzegorz Marciniak z Żar. List Wasz przekazaliśmy wydz. Modelarskiemu APRL. Nie mogliśmy Wam odpowiedzieć listownie, gdyż zapomnieliście podać adres zamieszkania.

KLAPA w Kosmosie



RYSUNKI I TEKST: W. FUGLEWICZ

1) Proszę państwa – jak to dobrze, że państwo tego nie widzą! – Wspaniały moment – pojazd kosmiczny z człowiekiem na pokładzie opuści



w specjalnym fotelu, intensywnie rozmyśla. ● 5) Na szczęście rozpoczęto zdalne sterowanie i rakieta ● 6) ...po dokładnym zapoznaniu się z

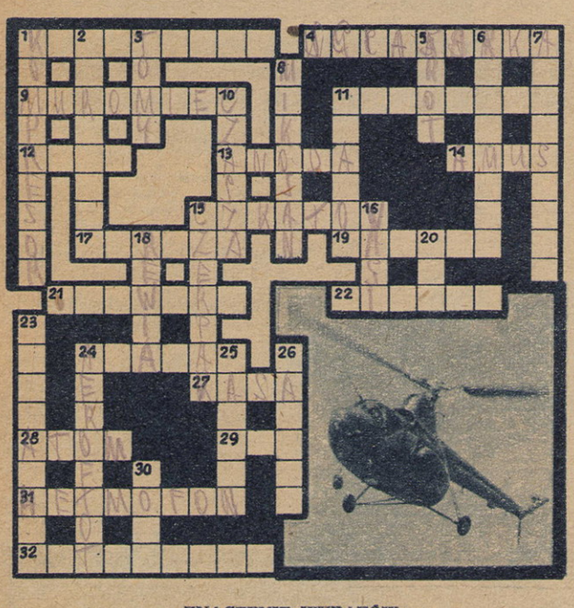
zawartością skorupy tudzież padołu pomknęła hen i ku i w dal, unosząc na swym pokładzie – rozmyślającego astronautę, ● 7) który włączając

dodatkowe źródła napędu, mknie, mknie i mknie ● 8) Tak mknąc, mknie, ale niedługo, bo oto na drodze kos-

micznego pojazdu staje jakaś przeszkoda, w wyniku czego możemy zaobserwować małe Bikini.

za chwilę naszą skorupę, czyli padół ● 2) ...5 ...4 ...3 ...2 ...1 – odpalić! (Jak widać do odpalenia rakiety konieczne są pręty m-ki „Lofix" – do nabycia w Składzie Opałowym – oraz specjalne pudełko wyposażone w przec. 46 prętów, prod. ZPZ Bystrzyca – przy których pomocy uruchomione zostaną zespoły napędowe rakiety) ● 3) Potwornie dużo dymu, a jaki hałas... ● 4) Niestety! Rakieta opuściła pilota, który spoczywając wygodnie

KRZYŻÓWKA LOTNICZA



ZNACZENIE WYRAZÓW

POZIOMO: 1 – „próżnia" w opływie za śmigłem, przy wysokich obrotach, 4 – urządzenie startowe przy lotach szybowcowych, 9 – Ilia, rosyjski olbrzym latający, 11 – urządzenie regulujące ciśnienie ładowania, 12 – paliwo płynne, 13 – jedna z elektrod, 14 – wynik dodawania (wspak), 15 – wielki lotnik radziecki, leciał nad biegunem do Ameryki, 17 – może być wirnika, sterująca, albo kułakowa, 19 – Peleng, określenie kursu, 21 – kierunek prostopadły do linii symetrii samolotu i do jego kursu, 22 – istotny w locie, albo użyteczny samolotu, 24 – często tak nazywany dawniej samolot, 27 – miejsce na gotówkę, 28 – elementarna część materii, 29 – amerykańskie linie lotnicze, 31 – pilotka ze słuchawkami, 32 – Oleg, radziecki pilot, był instruktorem odrodzonego lotnictwa polskiego.

PIONOWO: 1 – sprężarka powietrzna, 2 – rodzaj statku powietrznego, aerodyna, 3 – książki, 5 – ostrze kopii, strzały, 6 – przepływomierz, 7 – start za samochodem, 8 – główny konstruktor MiGa, 10 – podstawowa część spadochronu, 11 – radiolatarnia (z angielskiego), 15 – wielka łyżka, część robocza koparki, 16 – przyrządy do określania ciężarów, 18 – może być na lodzie, często lotnicza, 20 – skrót tytułu naukowego, 23 – środkowa część górnego płata, 24 – radzieckie linie lotnicze, 25 – opatrunek, kłębek gazy, 26 – dodatkowe obciążenie, 30 francuski lotnik, w 1927 r. zginął z Nungesserem nad północnym Atlantykiem.

Oprac. JULIAN KALETA

Rozwiązania, wyłącznie na kartkach pocztowych z dopiskiem „Krzyżówka", należy nadsyłać do dnia 20 czerwca. Za prawidłowe rozwiązanie wylosowane zostaną nagrody książkowe.

LOTNICZA KSIĘGARNIA

PIERWSZY KOSMONAUTA. Wybór, tłumaczenie i opracowanie W. Kulicki i R. Markiewicz. Okładka i karta tytułowa J. Cz. Bieniek. PW „Wiedza Powszechna", Warszawa 1961. Wydanie I. Nakład 20 000 + 253, egz. Str. 159, fot. i rys. 36. Cena zł 10.

PIERWSZY CZŁOWIEK W KOSMOSIE. Jan Gadomski. Okładkę projektował Z. Rychlicki. Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia", Warszawa 1961. Wydanie I. Nakład 30 000 + 260 egz. Str. 31, fot. 19, rys. 5. Cena zł 5.

Obie książeczki o locie pierwszego kosmonauty Gagarina zostały wydane w rekordowo krótkim czasie. Jak wiadomo, kosmonauta radziecki zakończył swój lot 12.IV.br. o godz. 10.55, a już na samym początku maja księgarnie i kioski z gazetami otrzymały do sprzedaży te dwa ciekawe popularno-naukowe opracowania o historycznym zdarzeniu.

„Pierwszy kosmonauta" to zbiór różnorakich wypowiedzi naukowców i dziennikarzy radzieckich. O charakterze tego wydawnictwa tak mówią autorzy opracowania: „Obecne tempo wydarzeń w Kosmosie jest tak szybkie, że nie nadąża już za nim zdecydowanie wiele spraw ziemskich, m. in. proces drukowania książek. Dlatego też nie czekając na jakieś większe publikacje naukowe, dotyczące historycznego lotu pierwszego kosmonauty J. Gagarina, zdecydowaliśmy się zebrać na gorąco aktualne materiały prasowe i wydać je szybko w postaci broszury, która mogłaby choćby częściowo zaspokoić wielkie zainteresowanie naszego społeczeństwa pierwszym lotem kosmicznym człowieka. Zbiorek ten ma niewątpliwie niedostatki, na pewno wiele można by w nim zmienić i ulepszyć. Dysponowaliśmy jednak ograniczonym czasem kilku dni, niektóre materiały musiały być opracowane dosłownie w ciągu niewielu godzin, drukarnia czekała... Sądzimy jednak, że broszura ta – choć niedoskonała – przyczyni się w jakiś sposób do lepszego zrozumienia rozległej i skomplikowanej problematyki naukowo-technicznej lotów kosmicznych człowieka".

Znacznie krótsza praca znanego z radia i prasy popularyzatora zagadnień astronautycznych dr J. Gadomskiego pt. „Pierwszy człowiek w Kosmosie" kładzie główny nacisk na stronę naukową lotu Gagarina. Pomimo niewielkich rozmiarów książeczki, autorowi udało się ściśle pod względem technicznym, a jednocześnie zrozumiale, wyjaśnić kilka węzłowych zagadnień tego niezmiernie złożonego problemu. Sprawił to niewątpliwy talent popularyzatorski dr Gadomskiego, poparty kilku dobrze wykonanymi wykresami i rysunkami oraz fotografiami. W ten sposób obie książeczki o pierwszym locie człowieka w Kosmos – choć może to było nie zamierzone – doskonale się uzupełniają.

J. Kownacki

ZNACZEK BELGIJSKI I JUGOSŁOWIAŃSKI

Na znaczkach pocztowych często pokazuje się sławnych lotników, ale bardzo rzadko lotnika-króla. Tymczasem na znaczku belgijskim wydanym w 1938 r. przedstawiono króla Belgów, Leopolda III, w kombinezonie lotnika, siedzącego przy sterach samolotu. Na drugim znaczku, wydanym przez Jugosłowię, uczczono pamięć Edwarda Rusjana, pierwszego lotnika serbskiego sprzed 50 laty.

MODELARZ LOTNICZY „SKRZYDLATEJ POLSKI"

NR 49 1961

II CENTRALNA WYSTAWA I KONKURS MODELARSKI

ZORGANIZOWANE W WARSZAWIE W MUZEUM TECHNIKI NOT

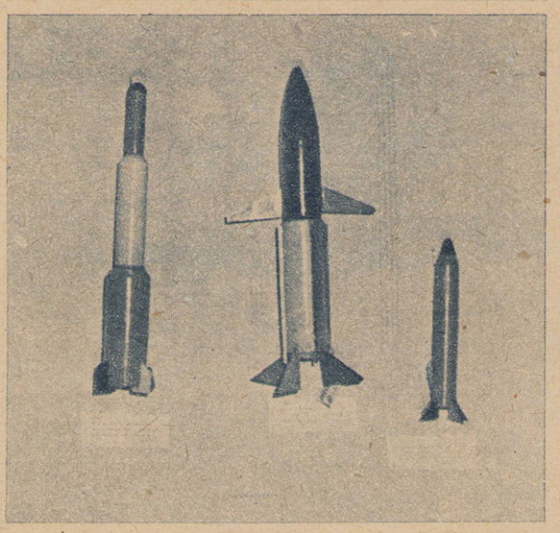
DNIA 29 kwietnia otwarta została w salach Muzeum Techniki NOT w Warszawie druga już centralna wystawa ogólnopolskiego dorobku modelarskiego dzieci i młodzieży (pierwszą wystawę zorganizowano w 1959 roku). Organizatorami wystawy jest Redakcja Horyzontów Techniki dla Dzieci, Ministerstwo Oświaty i Muzeum Techniki NOT.

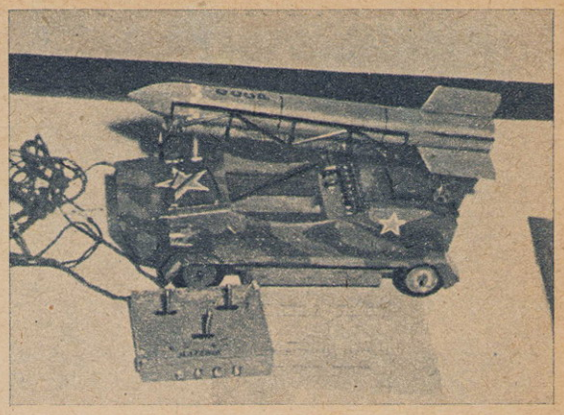
Na wystawę nadesłano 2 000 eksponatów z różnych dziedzin techniki, w tym lotnictwa. Obok podajemy fotograficzny przegląd modeli lotniczych, które dają ogólny pogląd na wystawione prace. Oczywiście modele te — to tylko część eksponatów (modeli lotniczych jest około 250 sztuk), które brały również udział w konkursie, a ich wykonawcy otrzymali cenne nagrody połączone z dwudniowym pobytem w stolicy.

Zanim szczegółowo omówimy II Centralną Wystawę, można już po pierwszych wrażeniach stwierdzić, że jest ona najlepsza spośród dotychczas organizowanych. Niezwykle staranna oprawa plastyczna sal wystawowych — 1300 m², ogromny napływ uczestników, różnorodność modeli i co najważniejsze udział najmłodszych — przyszłych techników (od 6 lat w zwyż) sprawiają, że wystawa stała się realnym odzwierciedleniem postępu politechnizacji w Polsce.

Wystawa otwarta będzie do końca lipca br. Co dzień zwiedza ją około 3000 osób. **P. E.**

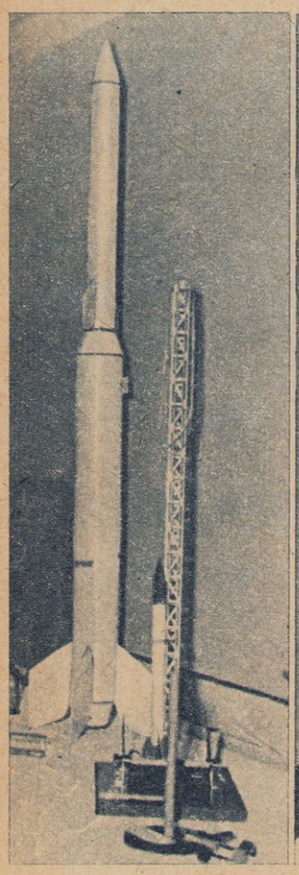
Wszystkie zdjęcia P. ELSZTEIN



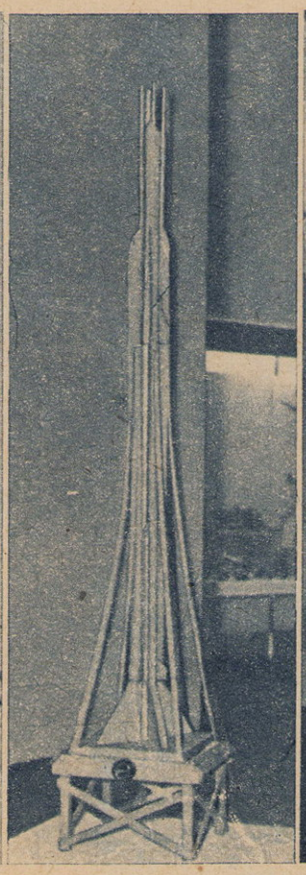


Sporo miejsca zajmują na wystawie rakiety. Oto samobieżna wyrzutnia wykonana przez Rudolfa Gruszkę, lat 15 z Katowic.

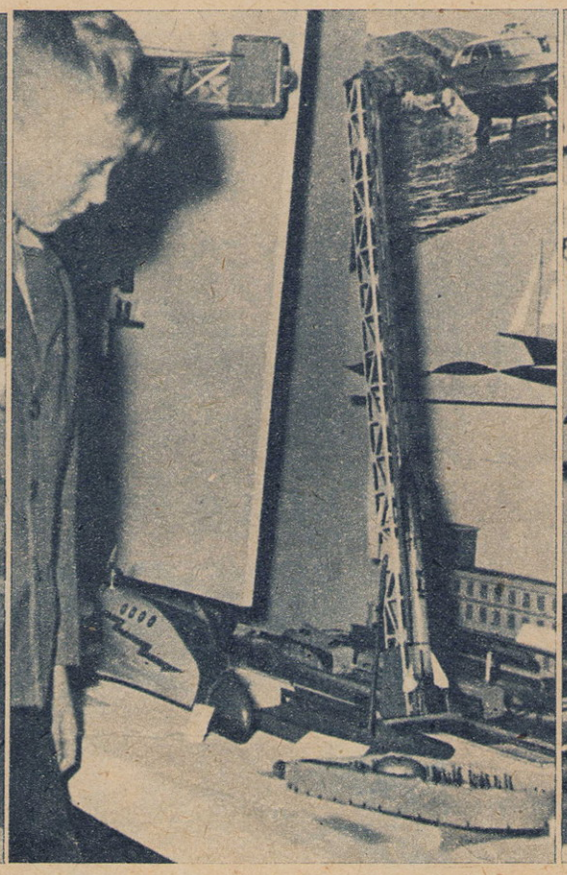
Z lewej: 3 rakiety Ryszarda Zurakowskiego, lat 14, z Jeleniej Góry. Powyżej: Oprawę plastyczną wystawy wykonały dzieci z warszawskiej szkółki malarskiej. Tu też widoczne są motywy rakietowe.



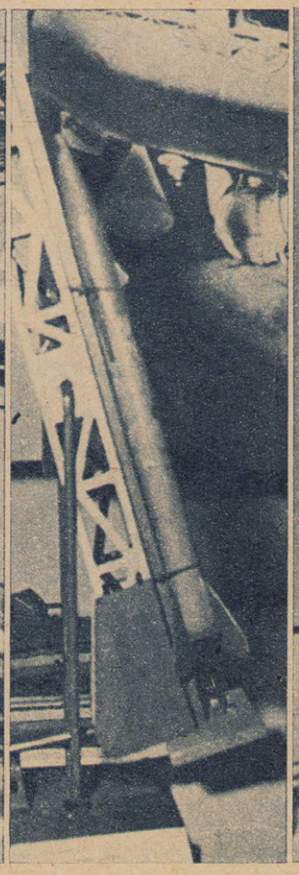
Rakieta Bohdana Wikierskiego z Gubina i wyrzutnia Wacława Łąkiewicza, lat 13, z Krakowa.



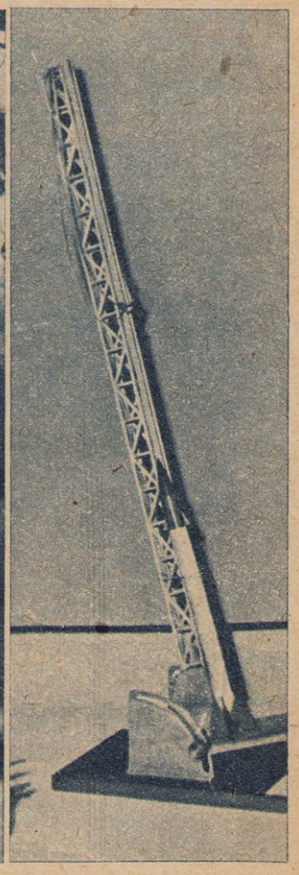
Wyrzutnia modelarzy ze Skarżyska.



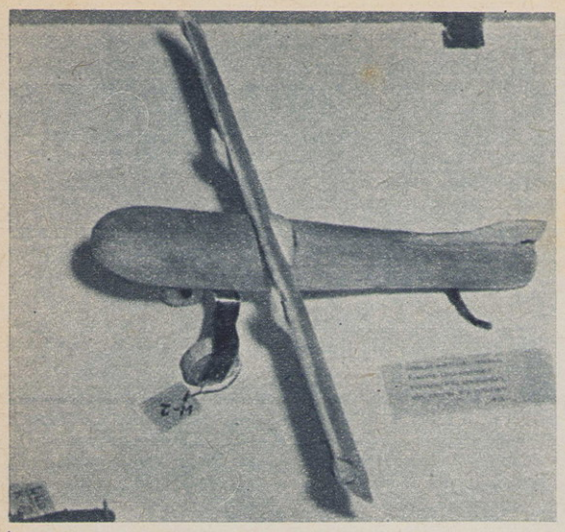
Jeden z ciekawych modeli wyrzutni wraz z rakietą. lat 14 z Krakowa.



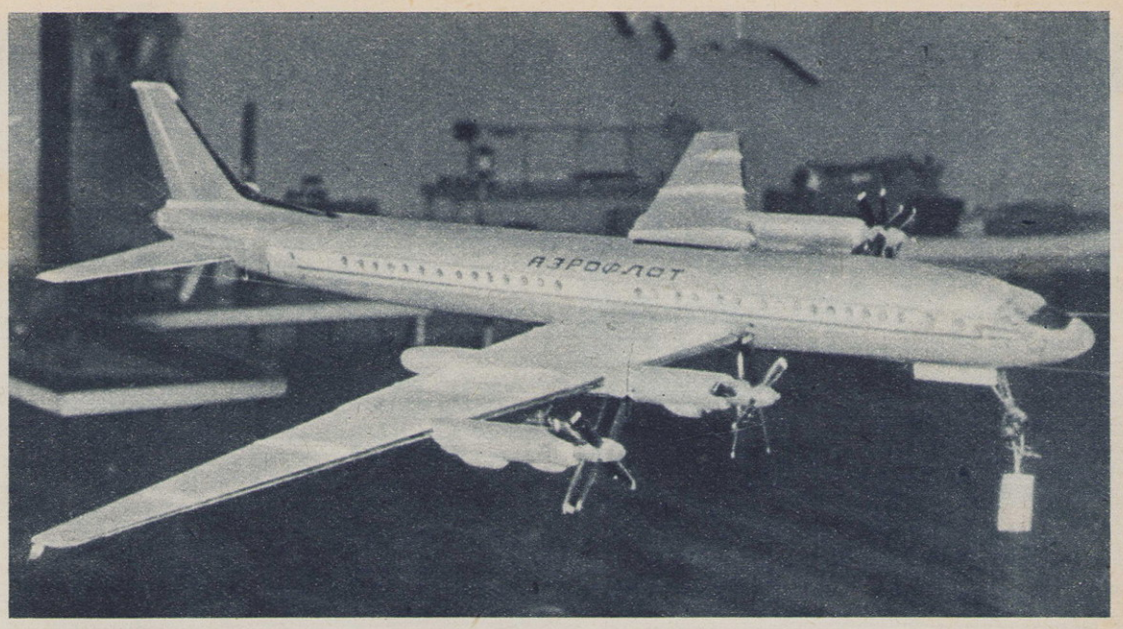
Zbudował je Michał Wind,



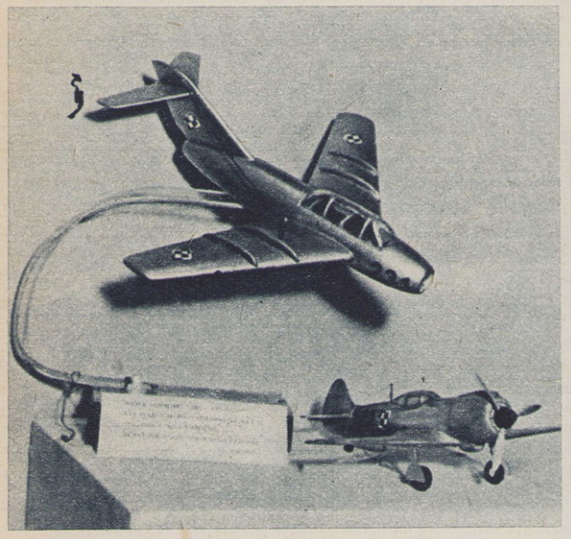
Wyrzutnia rakietowa z napędem gumowym.



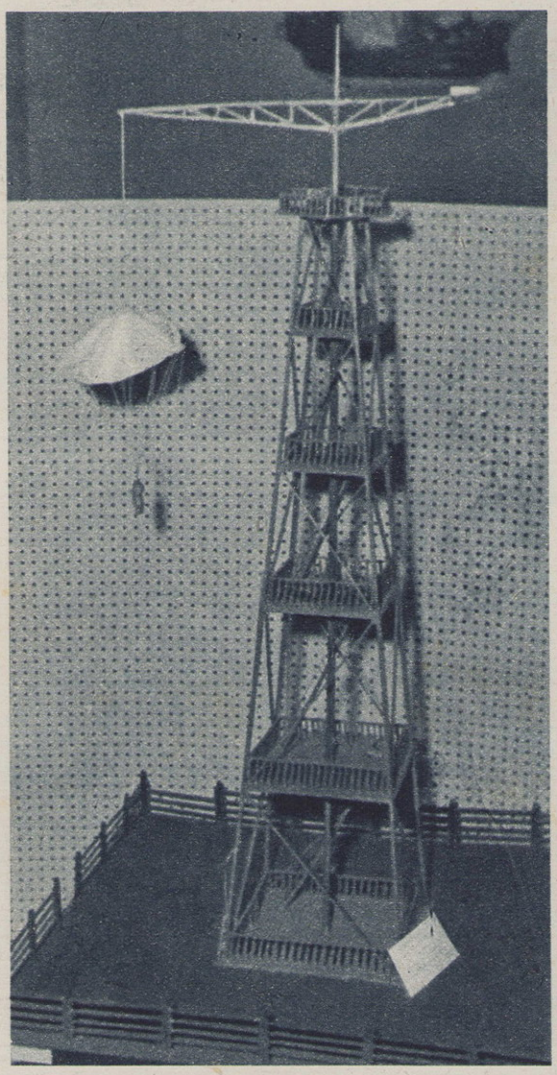
Model (prawdopodobnie przemiennopłata) wykonany przez Lecha Wojtowicza ze wsi Krzywiec.



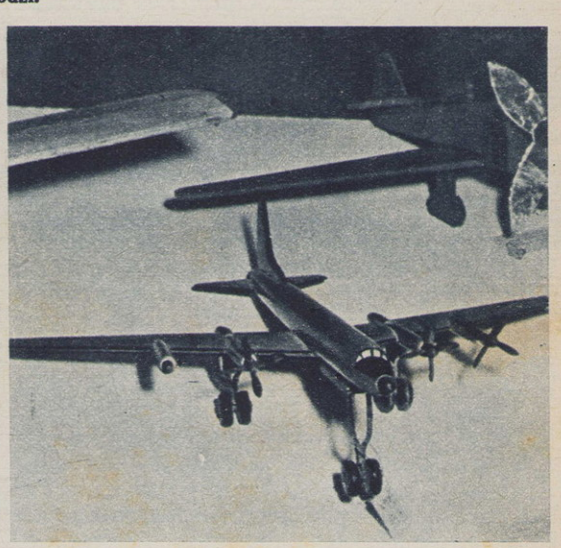
Jeden z najlepiej wykonanych modeli redukcyjnych, potężny Tu-114 wykonany przez Jana Porczyka, lat 15, z Łodzi.



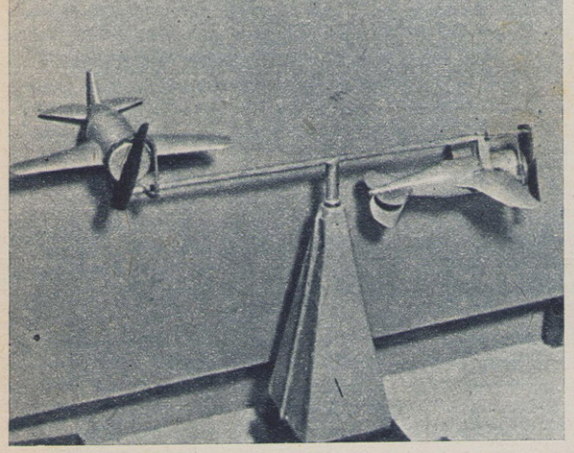
MiG-15 i Ławoczkin wykonane przez Wojciecha Krzanowskiego, lat 14, z Krosna.



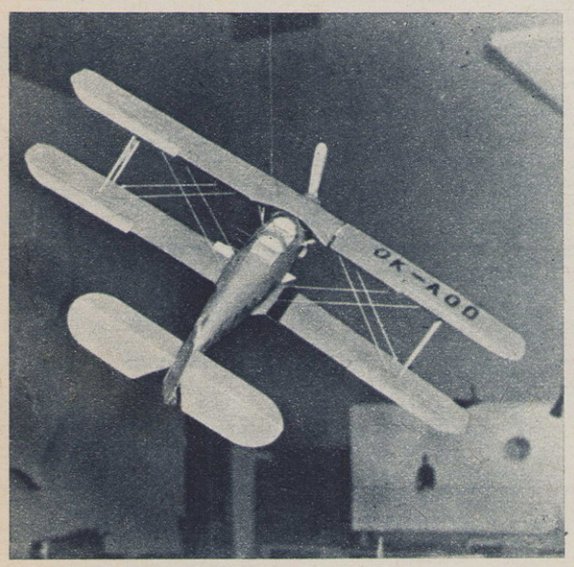
Wieża spadochronowa, dzieło Ryszarda Wojtasika, lat 15 i Jana Szustra, lat 14 ze Szczecina.



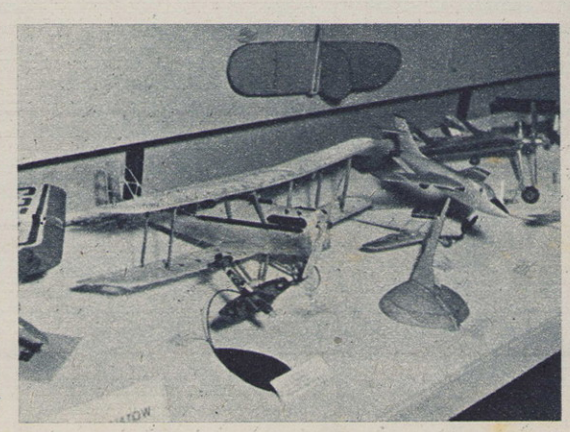
Tu-114 w wykonaniu T. Gałuszki z Krakowa. Model na drugim planie — praca Jerzego Hilbrychta, lat 12, z Żywca.



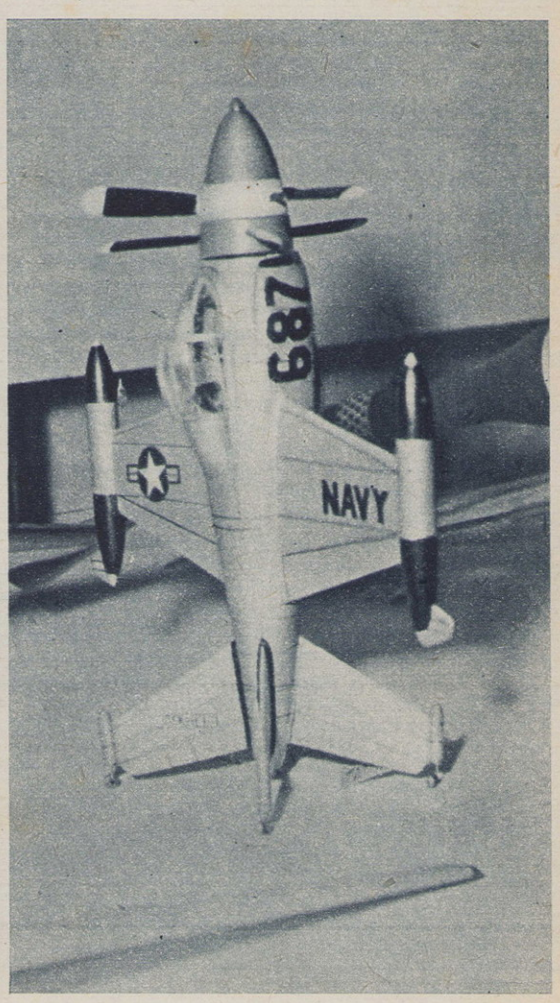
„Karuzela" samolotów z napędem parowym Jerzego Julkowskiego, lat 13, z MDK Gdynia.



Model na uwięzi Jerzego Szymulskiego, lat 14, z MDK Gdynia.



Kącik modeli redukcyjnych. Szkielet samolotu. W środku konstr. Jana Sułkiewicza z Warszawy.



Samolot pionowego startu wykonany wg planów „Skrzydlatej" przez Wojciecha Koryczko z DK Tarnów.

Kradzież w samolocie

EUGENIUSZ BANASZCZYK

(dokończenie)

— Nikt nie mógł się ukryć? Jest pani tego pewna? — naciskał Quellec.

Stewardessa zaprzeczyła z całą stanowczością. Zaglądała między kufry, człowiek nie jest przecież szpilką.

Komisarz powrócił na swe miejsce. Czuł się już zupełnie dobrze, co stwierdził z zadowoleniem, lecz nie bez pewnego zdziwienia. Podróż samolotem okazywała się zupełnie znośna. Oczywiście daleko jej było do podróży pociągiem, swego zdania komisarz nie zmieniał łatwo, ale szczególnych cierpień nie przynosiła. Nawet obawa przed możliwością katastrofy poczęła się już rozwiewać.

— Co się w końcu robi, jeśli zdarza się wypadek w powietrzu? — Quellec nie mógł się mimo wszystko pohamować przed zadaniem tego pytania.

Panna Barrat odparła z wdziękiem:

— Ależ niech się pan nie martwi, nikt jeszcze z ludzi nie pozostał tu w górze.

W końcu Quellec przestał zwracać uwagę na to, gdzie się znajduje i sięgnąwszy po listę pasażerów Bregueta z owego fatalnego dnia począł ją studiować, po raz dziesiąty z rzędu. Jednostajny huk silników przestał wżerać się w głowę, nie dokuczał już, Quellec przyzwyczaił się doń. Breguet dzielnie walczył z wiatrem i jako jedyny efekt zmagań maszyny z żywiołem pasażerowie odczuwali tylko lekkie kołysanie, które ten i ów, w tym i komisarz, uznawał nawet za przyjemne.

PONOWNE zainteresowanie komisarza listą pasażerów nie było przypadkiem. Pobyt w kabinie bagażowej spowodował u komisarza pewne refleksje, które, choć nie napawały go jeszcze zbyt przesadnym optymizmem, mogły dać rewelacyjne wyniki, w każdym razie umożliwić znalezienie tropu po jakże tajemniczym złodzieju. Rozległa, jak na samolot, kabina, a w niej potężne niekiedy paki i kufry. Stewardessa przejrzała, jak powiadała, wszystkie kąty, ale przecież nie przejrzała, bo nie mogła tego uczynić, zawartości bagaży. Quellec przyjrzał się jednemu z przewożonych kufrów i wyobraził sobie w myśli siebie samego, w jego wnętrzu. Nie był mężczyzną szczupłym i prawdopodobnie dłuższy pobyt w kufrze przyszedłby mu z trudnością, lecz gdyby w grę wchodziło 30 milionów, potrafiłby chyba przecierpieć kilka godzin, a może i więcej, mając w perspektywie wiele radości dzięki zdobytej fortunie. Cóż dopiero człowiek od niego niższy i szczuplejszy, ułomek na wzór Chaplina lub nawet jakiś liliput, którego od biedy można by zmieścić i do walizki.

Otóż właśnie taki człeczyna, zapakowany i nadany na bagaż, dostaje się bez przeszkód do wnętrza samolotu — kontynuował swe myśli Quellec, z każdą chwilą doznając nowych olśnień. — Dostaje się do samolotu, do kabiny, a podczas lotu, nie niepokojony przez nikogo, znając nawet dokładnie czas, w którym powinien skryć się z powrotem, otwiera swój schowek, wychodzi najspokojniej w świecie, dobiera się do rzeczy jubilera, przeładowuje do swego pomieszczenia, zamyka się i czeka. Następuje wyładowanie bagażu, złodziej znika. Gdzie to następuje? — zadał sobie teraz pytanie komisarz Quellec. Algier nie jest zbyt bezpieczny, bowiem można się spodziewać, że tam okradziony jubiler natychmiast narobi wrzasku i wszystko bez wyjątku zostanie poddane szczegółowej rewizji. Ale Breguet ląduje przecież w Marsylii...

„Marsylia, Marsylia" — rzucił pod nosem Quellec wracając na swe miejsce. Stewardessie nie rzekł ani słowa nie tylko dlatego, że nie zdradzał nigdy służbowych tajemnic. Jego hipoteza przedstawiała się zbyt fantastycznie, nawet dla niego samego. Jeśli rzeczywiście kradzieży dokonano w ten sposób, złodziej musiał być mistrzem swego fachu. Złodzieje — poprawił się Quellec. W takim przypadku musiało działać co najmniej dwóch ludzi.

Nasuwało się jednak z kolei znów pytanie: czy wspólnik złodzieja leciał wraz z nim, czy też nie? Breguet brał na swój pokład nie tylko bagaże aktualnych pasażerów, ale służył również, ze względu na pojemność swej kabiny bagażowej, jako samolot towarowy. Wspólnik lecącego złodzieja mógł nadać tylko swą „przesyłkę" nie biorąc w locie udziału. W Marsylii oczekiwał ktoś inny, kto „przesyłkę" odebrał, uwalniając potem złodzieja.

Rozwiązanie takie miałoby dla złodziei ten plus, że w pewnym stopniu utrudniało poszukiwania, bowiem w grę wchodzili nie tylko pasażerowie wysiadający w Marsylii wraz z podejrzanymi swą wielkością bagażem, ale również przewożone tam przez Bregueta co większe przesyłki towarowe. Quellec nie wykluczał nawet tego, iż złodziej mógł się ukryć w przesyłce imitującej dwa zrolowane dywany. Było to bardzo wygodne i tak bezczelne, że mogło wprowadzić w błąd personel. Tropienie przestępców poprzez rozmiary i ewentualnie ciężar bagażu zwiększało liczbę podejrzanych. Z kolei należało udowodnić któremuś z nich kradzież, a Quellec wiedział, jak niełatwo było tego dokonać. Co cenniejsze łupy potrafiły być przechowywane nawet latami, póki nie nadeszły „lepsze czasy", to znaczy póki policja nie zrezygnowała z dochodzeń.

Jeśli natomiast wspólnik złodzieja leciał wraz z nim w charakterze pasażera, szanse Quellecа wzrastały, gdyż do Marsylii, jak to wynikało ze spisu pasażerów, leciało w krytycznym dniu tylko sześć osób. Te, które posiadały większy bagaż, można było poddać natychmiastowej inwigilacji. Oczywiście była to tylko przysłowiowa nić do kłębka, niemniej już coś konkretnego, coś co stwarzało jakie takie nadzieje.

KIM był pan Pierre Marin, kim byli panowie Villac, Ammanel, tudzież lecące tymże Breguetem do Marsylii panie Quesnel i Lalande? Sześć osób wysiadło w Marsylii, wszystkie sześć nadało bagaż. Jakiej był on wielkości — stewardessa nie potrafiła wyjaśnić, bowiem lista pozostała w biurze Air France w Algierze.

— Dowie się pan jednak w Marsylii — zapewniła komisarza.

— Jest tam jakaś ewidencja?

— Ależ oczywiście i to bardzo dokładna.

— Proszę mi wyjaśnić, co w pani pojęciu oznacza dokładna ewidencja?

Policzki stewardessy poróżowiały, poczuła się zapewne dotknięta, jej głos brzmiał jednak spokojnie:

— Pan leci dziś samolotem po raz pierwszy?

— Tak — potwierdził Quellec.

— A czy jechał pan kiedyś pociągiem i to z bagażem?

Komisarz nastroszył się.

— Wydaje mi się, że kiedyś jechałem, i to z bagażem.

— U nas więc odbywa się to podobnie. — Stewardessa zachowywała niezmącony spokój. — Personel odbierający bagaż z samolotu kwituje odbiór na naszej liście, wpisuje poszczególne przedmioty do swej listy i następnie wydaje komu trzeba również za pokwitowaniem. Bardzo prosta procedura i w moim pojęciu dokładna.

— Rzeczywiście — zgodził się Quellec. — Więc wyobraża sobie pani, że na lotnisku w Marsylii będę mógł się przekonać jaki bagaż został tam wyładowany i czyją stanowił własność?

— Naturalnie, ale pod jednym warunkiem.

Quellec zaciekawił się:

— Jakiż to warunek, panno Barrat?

— Jeśli pan zapyta o to grzecznie mą koleżankę w biurze Air France.

BIURO Air France mieściło się w budynku dworca lotniczego. Quellec zjawił się tam w towarzystwie pierwszego pilota. Listę bagażu wyładowanego w Marsylii przedstawiono mu natychmiast. Było w niej kilkanaście pozycji i Quellec skierował wzrok przede wszystkim na rubrykę ilustrującą ciężar.

Trzydzieści dwa... Dwadzieścia pięć... Dwadzieścia... — mruczał pod nosem, przeskakując z liczby na liczbę. — Pięćdziesiąt jeden... hm... Sto piętnaście... Sto piętnaście? — powtórzył głośno. — Zaraz, do kogo to należało? Ange Villac? Dobrze. Co mamy jeszcze? Dwanaście... Osiem... Pięćdziesiąt pięć... Piętnaście... Dziesięć... Osiemnaście... Sto pięćdziesiąt... A to znowu czyje? Gaston Vullemin... — Quellec uniósł głowę. — Ten człowiek nie leciał samlootem, nieprawda? — Zwrócił się do urzędniczki.

— Nie, to jeden z marsylskich kupców. On sprowadza z Paryża towary mniej więcej raz w miesiącu.

— Aha. Zaraz, co jeszcze mamy. Pięćdziesiąt, czterdzieści, pięćdziesiąt, wszystko! — zakończył wyliczanie komisarz.

— Co mi pani może powiedzieć o tym panu Villac?

Urzędniczka zastanowiła się.

— Właściwie niewiele... Na ogół nie znamy bliżej pasażerów; nas nie interesuje, kim oni są...

— Proszę sobie przypomnieć: Ange Villac. A może utkwiło lepiej w pani pojęciu sto piętnaście kilogramów bagażu?

Czy w oczach młodej kobiety pojawił się błysk, czy też wydawało się to tylko komisarzowi?

Nie! Urzędniczka stała jeszcze chwilę, potem rzuciwszy krótkie „przepraszam" zniknęła za drzwiami, spoza których dobiegł wkrótce jej podniesiony głos. Wzywała kogoś. Quellec czuł, jak napięcie wzrasta w nim z każdą chwilą. Drzwi znów otworzyły się na całą szerokość i ukazał się w nich starszawy już, lecz rosły mężczyzna w kombinezonie roboczym. Funkcjonariuszka Air France wyglądała przy nim jak dziewczynka.

— Nareszcie ktoś się zjawił po to całe pudło! — bas przybysza wypełnił cały pokój: — To pan? — człowiek w kombinezonie dość krytycznie przyjrzał się Quellecowi. — Miałem to już spalić, a w ogóle zapłaci pan trochę franków za tę przyjemność!

— Ten pan jest z policji — wtrącił pilot.

— A cóż to mnie obchodzi. Niech płaci policja! W dodatku ciężar się nie zgadza, a ci z Paryża do tej pory potwierdzają sto piętnaście kilogramów.

Quellec zareagował natychmiast:

— A ile jest teraz?

— Równe 69 kilogramów mniej. Jak obszył. Mogę zważyć przy panu, żeby pan nie miał pretensji. Za uszkodzony zamek też nie odpowiadam, w takim stanie skrzynię przyjęliśmy.

Quellec czuł, że słabnie. To było wprost niewiarygodne. Za minutę stał już przy potężnej drewnianej skrzyni, pomalowanej na jakiś ciemny kolor i opatrzonej z dwóch stron czterema skórzanymi uchwytami. Na pokrywie i każdej z bocznych stron bieliły się standardowe nalepki z ostro odcinającym się wizerunkiem kieliszka i napisem: „Ostrożnie! Szkło!"

— To szkło z pewnością się nie stłukło — powiedział Quellec i odchylił wieko skrzyni. Widok, który ujrzał, utwierdził go jeszcze bardziej w przewidywaniach. Wnętrze było jak gdyby specjalnie przystosowane do przechowywania w skrzyni... człowieka. Ściany obite były materiałem, a w jednym końcu znajdowała się półka, mogąca służyć z powodzeniem za ławeczkę do siedzenia.

Do przechowalni bagażu zajrzała panna Barrat.

— Panie komisarzu, za pięć minut odlot!

— Jest mi doprawdy przykro, lecz dalej poleci pani beze mnie, miła panno. Dziękuję za opiekę. Nawiasem mówiąc, kiedy pani leci z powrotem?

— Zależy panu na tym? — zdziwiła się stewardessa.

Quellec westchnął.

— Myślę, że byłoby mi bardzo przyjemnie spotkać panią znowu i to w samolocie. Pani i samolot wywierają na mnie zadziwiający wpływ. Wydaje mi się, że czym bliżej nieba, tym bardziej zyskuję na mądrości.

— Na ten temat trudno mi cokolwiek powiedzieć, w każdym razie na grzeczności zyskuje pan z pewnością. Do widzenia, panie komisarzu, a przy okazji niech pan powie swym kole-

gom w Algierze, aby również przelecieli się samolotem.

Quellec zapomniał na chwilę, kim jest i w uniesieniu zawołał za odchodzącą stewardessą:

— Do widzenia, cudowna dziewczyno!

WYPRAWA powietrzna komisarza Quellec'a na tym właściwie się skończyła. Teraz przystąpił on do spraw dosłownie przyziemnych. Wdawszy się w dłuższą rozmowę z szefem marsylskich bagażowych noszącym szlacheckie nazwisko Du Lappe, skonstatował, że skrzynię wyniesiono z samolotu już pustą. „Ja mam wagę w rękach — chwalił się właściciel tubalnego głosu — podniosę pana i powiem dokładnie ile pan waży. O żadnej omyłce nie może być mowy". Quellec wierzył mu, cóż jednak stało się z człowiekiem, którego załadowano do skrzyni? Zniknąć w powietrzu nie mógł. Dlaczego zaś osobnik podający się za Villaca skrzynię pozostawił, pozostawiając przy tym jakiś za sobą ślad? Komisarz czuł się niby wędrowiec idący po górskiej ścieżce i odkrywający za każdym zakrętem nową panoramę i zaskakujące jej szczegóły.

Przebieg kradzieży nadal był co prawda hipotetyczny, lecz hipoteza przybrała ogromnie na prawdopodobieństwie. Ange Villac, dowiedziawszy się w jakiś sposób, że jubiler przewozi do Algieru klejnoty, zakupił bilet na ten sam samolot, sporządził specjalną skrzynię i zapakował do niej swego wspólnika. Ten podczas lotu wydobył się ze swego schowka, zamienił biżuterię na bezwartościowe przedmioty i zapewne ukrył się z powrotem. Dotąd wszystko powinno się zgadzać, z kolei jednak rozpoczynała się sfera mroku, w której Quellec zgubił się. Ange Villac wysiadł mianowicie w Marsylii, zabierając ze sobą dwie walizki, przewożone również w kabinie bagażowej Bregueta. Była to kolejna pozycja listy, owe następujące po stu piętnastu dwanaście kilogramów, na co w pierwszej chwili Quellec nie zwrócił uwagi. W ten sposób mogły być wyniesione klejnoty, co jednak stało się z właściwym sprawcą kradzieży? Gdzie znikł i dalczego? Przecież mógł zostać przetransportowany na każde miejsce w Marsylii, które wskazałby ów Ange Villac...

Quellec dowierzał rzadko komu i nie zdarzył się chyba w jego karierze detektywa przypadek, aby przedwcześnie dzielił się z kimś jakimiś spostrzeżeniami lub domysłami. Tym jednak razem postanowił sprzeciwić się swym zasadom i wyjawił staremu Du Lappe prawie wszystko, co mógł mu powiedzieć o kradzieży w samolocie.

— Złodziej mógł być tylko w tej skrzyni — stwierdził na zakończenie. — A teraz niech mi pan powie, dlaczego nie wydostał się z niej poza lotnisko, gdzie mógł się przecież spokojnie uwolnić i ślad by po nim zaginął...?

— To jasne — odpowiedział Du Lappe.

— Co jest dla pana jasne?

— Jasne, dlaczego zwiał — zagrzmiał powiernik komisarza. — Dziwi mnie tylko, jak myśmy tego nie zauważyli. A może on przedostał się jakoś do kabiny pasażerskiej, albo w bagażowej poleciał do Algieru, tylko gdzie się tam schował...

— Niechże mi pan powie wreszcie, o co chodzi! — zdenerwował się Quellec.

— Spokojnie, panie komisarzu. — Du Lappe spojrzał na Quellec'a z wyrzutem, podniósł się i uchylił wieko skrzyni. — Widzi pan ten zawias? — komisarz skinął głową. — Dobry? Dobry. A ten zawias pan widzi?

Drugi zawias wieka był najwyraźniej pęknięty i wieko, gdy unosiło się go bokiem, odstawało od skrzyni na jakieś dziesięć centymetrów.

— Oto dlaczego zwiał — kontynuował Du Lappe swój wywód. — Przecież moglibyśmy go zobaczyć, gdyby ktoś nawet tylko oparł się o wieko. Tylko jak myśmy go nie zauważyli... chociaż prawdę mówiąc, jakeśmy podjechali pod samolot — właz był już chyba otwarty, ktoś się tam nawet kręcił, ale na mostku była ta panienka z samolotu...

Quellec ze smutkiem pomyślał, że panna Barrat w jego policyjnym sumieniu nie może być zwolniona od resztek podejrzeń i zbeształ się za przedwczesny i przesadny, jak oceniał teraz, wykrzyknik pod jej adresem.

Marsylska podróż o tyle się w sumie opłacała, że komisarz natknął się w końcu na jakieś konkrety. Skrzynia była interesującą zdobyczą, nie mniej interesująco przedstawiały się dane o osobie Ange Villaca, pozostawione przez niego samego. Można było co prawda żywić obawy co do autentyzmu i nazwiska i podanego paryskiego adresu, ale komisarz ruszył tym śladem. Tego jeszcze dnia wyruszył z powrotem do stolicy, tym razem w sypialnym wagonie pociągu pospiesznego. Rano dał dyspozycje dwóm ze swych agentów. Powrócili za godzinę i Quellec nie mógł ukryć zdziwienia na ich widok.

— Mamy go — oświadczył jeden nie bez zadowolenia.

— Tylko bez przesady! — zastrzegł komisarz.

— Prawie go mamy, bo ten Villac rzeczywiście istnieje. Co prawda nie mieszka sam pod tym adresem, ale znaleźliśmy tam kogoś, kto go zna. Jest to ktoś w rodzaju jego szwagra — uśmiechnął się agent.

— Więc to amator — zawołał Quellec. Nie chciało mu się wierzyć, że uknuć plan kradzieży i zrealizować go mógł nowicjusz.

— Amator, prawdę mówiąc, tragarz z lotniska Orly.

— Jesteśmy zgubieni — jęknął komisarz. — Jeśli amatorzy dokonują takich wyczynów, co będą wyczyniać zawodowi złodzieje?! Dalej, szukać go! Macie jakieś adresy. — Agenci przytaknęli. — Znaleźć go jak najszybciej! Jeśli będziecie potrzebowali, przydzielę wam brygadę policji.

BRYGADA okazała się zupełnie zbędna. Wyczerpującą pracę na lotnisku Orly porzucił nie tylko Ange Villac, ale również jego kolega po fachu, Fernand Maronio. Nie ulegało już wątpliwości, że to oni byli owymi oryginalnymi zdobywcami klejnotów w przestworzach. Pościg za nimi Quellec prowadził w takim tempie, że już na trzeci dzień obaj złodzieje znaleźli się w jego pokoju.

— Słuchajcie, moje zuchy — powitał ich komisarz. — Daję wam dziesięć minut czasu na podanie miejsca, w którym ukryliście biżuterię. Jeśli nie, rozumiecie...

Dwaj różniący się kontrastowo od siebie mężczyźni jak na komendę przybrali niewinne miny. Klejnoty? — Nic im o nich nie było wiadomo.

— Widzę, że macie twarde serca — powiedział Quellec z udaną powagą — i nie wzrusza was nic los nieszczęśliwego człowieka, którego postawiliście u progu bankructwa. Maronio! Jeżeli będziesz udawał niemowlę, wpakuję cię do takiej skrzyni, że zwiniesz się w niej w kłębek i w dodatku będę cię woził przez tydzień w samolocie, aż zamarznieszz na kość. Tobie, Villac, zrobię to samo, przysięgam! Czy rozumiecie, draby, że przez was nie tylko Defarges stracił pieniądze, ale ja musiałem jechać samolotem aż do Marsylii?

— Samolotem leci się, a nie jedzie... — odezwał się Villac, lecz napotkawszy wzrok komisarza opuścił głowę.

— Ja ci, ptaszku, polecę aż się oduczysz latania za cudzymi pieniędzmi. Patrzcie go, dżentelmen z bagażem! — pełen temperamentu Quellec począł się unosić naprawdę. — A ty, Maronio, wyobrażasz sobie, że nie wiem, dlaczegoś wylazł ze skrzyni? Zwiałeś jak tchórz!

— Ciekaw jestem, co by pan zrobił na moim miejscu — mruknął Maronio.

— Coś bym zrobił, w każdym razie skrzyni nie zostawiłbym na lotnisku. Oto dlaczego mam was w garści, jeśli chcecie wiedzieć.

Maronio z pogardą spojrzał na wspólnika.

— Jak się ma z patałachem do czynienia...

— Licz się ze słowami! — Villac aż uniósł się z krzesła. — Komisarz ma rację, żeś tchórz. Trzeba było siedzieć w dziupli do końca.

— I zębami trzymać wieko, ty durniu! — Maronio odwrócił się i pochylił głowę, jakby szykując się do ataku, a Quellec uznał natychmiastową interwencję za bardzo celową. Właściwie złodzieje przyznali się już do winy, chodziło teraz o bużuterię. Gdy obaj uspokoili się, komisarz znów przeszedł na jej temat, ale i tym razem spotkało go fiasko. Machnął w końcu ręką, rozumiejąc, że generalne natarcie nie ma tego dnia sensu i przystąpił do spisywania drobiazgowego protokołu.

Opowieści Villaca i Maronio, podobne do siebie we wstępie i zakończeniu, różniły się głównie tym od siebie, że każdy z nich inaczej przeżywał lot. Gdy Villac spoczywał w wygodnym fotelu, Maronio ziąbł w skrzyni. W miarę wzrostu wysokości, temperatura maleje, a kabina bagażowa nie miała klimatyzacji. Rozgrzał się dopiero wtedy, gdy w pół godziny po starcie otworzył wieko i wydobył się z ciasnego pomieszczenia. Nim przystąpił do penetrowania bagaży w poszukiwaniu pakunku jubilera, przeprowadził parominutową gimnastykę.

Potem przystąpił do dzieła, planowanego już od dwóch tygodni. Skrzynia gotowa była dawno, czekano tylko na ofiarę, którą okazał się Defarges. Wykupienie biletu przez Villaca i nadanie bagażu trwało niecałe pół godzinny, Air France pracowała sprawnie.

Przełożywszy klejnoty i inne wartościowe przedmioty jubilera do walizek Villaca, Maronio usiadł na brzegu otwartej skrzyni, gotów do natychmiastowego w niej zniknięcia w razie niebezpieczeństwa. I właśnie wtedy stało się nieszczęście. Breguet, pchnięty nagle porywem bocznego wiatru, zakołysał się, złodziej chwycił za wieko, oparł się o nie i zawias trzasnął, jak gdyby był z papieru.

— Mógł w skrzyni lecieć Villac, on jest szczuplejszy — wtrącił komisarz.

— On? — z pogardą w głosie odrzekł Maronio. — Umarłby ze strachu.

Nie było wyjścia, na los szczęścia Maronio liczyć nie mógł, a znając swój zawód wiedział, że bagażowi nie mają czasu na zbyt łagodne traktowanie przesyłek, nawet wówczas, jeśli opatrzone są ostrzegawczymi nalepkami. Szkło jest zresztą opakowywane i rzadko się tłucze nawet przy uderzeniu pakunku o ziemię. Czekał w napięciu na lądowanie, a gdy samolot przyziemił się, zaobserwował przez okienko, którą stroną ustawił się do budynku dworca. Luk rozwarł się, lecz Maronio czekał, póki obie klapy nie otworzą się zupełnie i nie osłonią przed oczami obsługi. Kiedy to nastąpiło, wymknął się jak wąż, by następnie celowo powolnym krokiem oddalić się od samolotu.

Na Villaca czekał przed portem lotniczym. Od razu doszło do sprzeczki na temat skrzyni, ale Villac nie chciał po nią powrócić za żadną cenę.

— Nie ja popsułem zawiasy — teraz Villac przerwał opowiadanie kamrata. — Trzeba było być doprawdy bałwanem, aby siadać na skrzyni.

Quellec znów musiał uspokajać wspólników.

KLEJNOTY odnalazły się za kilka dni, mimo iż Villac i Maronio milczeli nadal. Jeden z agentów przechwycił je w paryskim sklepie, znanym z dużego choć niezbyt legalnego zainteresowania cennymi przedmiotami i walutą. Komisarz Quellec, cały w glorii, mógł już zakończyć śledztwo, brakowało mu wszakże w aktach sprawy jeszcze jednego szczegółu i właśnie wskutek tego próg prefektury przekroczyć miała panna Barrat, cudowna dziewczyna z Bregueta.

W gabinecie Quelleca stanął naprzeciw niej szczupły mężczyzna, który już na pierwszy rzut oka wydał się jej znajomy. Stewardessa miała dobrą pamięć wzrokową.

— Czy przypomina pani sobie tego człowieka? — zapytał komisarz.

— Wydaje mi się, że go znam.

— Jest to pan Ange Villac, jeden z pani pasażerów. Czy poznaje go pani?

— Pan Villac! — ucieszyła się stewardessa, co Quelleca wprawiło w zdumienie. — Dzień dobry! Ależ oczywiście, że pamiętam! To był jedyny uprzejmy mężczyzna na pokładzie — zwróciła się do komisarza. — Cały czas, gdy tylko miałam jakąś wolną chwilę, starał się mnie zabawiać, dał mi nawet kwiaty... A co pan tu właściwie robi, panie Villac?

Komisarz Quellec wstał.

— Pan Villac — wyjaśnił spokojnie — znalazł się tu przypadkowo i przypadkowo też zgadaliśmy się na temat pani. Dowiedziawszy się, że pani tu będzie, postanowił chwilę zaczekać, aby zobaczyć panią. Prawda, panie Villac?

— Tak, tak — Villac podreptał w miejscu nogami. — Bardzo się cieszę, że panią widzę. Jest pani najmilszą ze wszystkich stewardess Air France.

— Ale ja już chyba pójdę, panie komisarzu.

— Jeśli pan sobie życzy, panie Villac... — uprzejmie odparł Quellec i odprowadził złodzieja do drzwi, za którymi czekał nań policjant.

Na progu Villac odwrócił się.

— Cudowna dziewczyna! — westchnął.

— Do widzenia, panie Villac! — stewardessa uniosła rękę.

Drzwi zamknęły się. Quellec podszedł do biurka i podał stewardessie przygotowany już dokument.

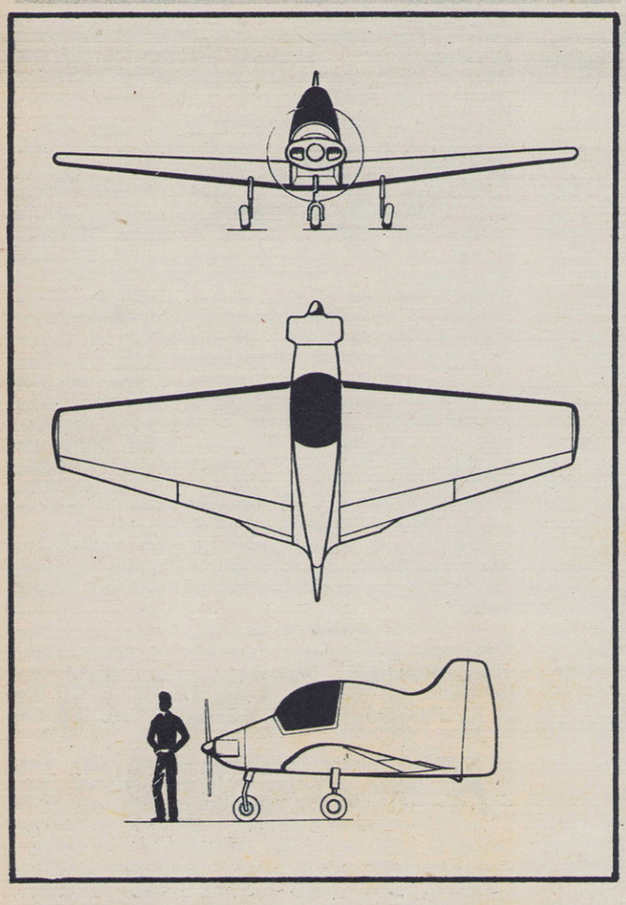
— Niech pani to podpisze — poprosił.

— Cóż to takiego?

— Protokół konfrontacji, niestety. To właśnie ten uprzejmy pan był jednym z dwóch ludzi, którzy w pani samolocie dokonali kradzieży, jakiej jeszcze nie było.

Twarz panny Barrat przybrała wyraz bezgranicznego zdumienia i taką właśnie Quellec zapamiętał na zawsze.

SAMOLOT BEZOGONOWY
FAUVEL AV-60 „LEPRECHAUN" ● FRANCJA



NA podstawie licznych doświadczeń z bezogonowymi szybowcami francuski konstruktor Charles Fauvel opracował projekt niewielkiego bezogonowego samolotu przeznaczonego do budowy amatorskiej. Projekt został opracowany w 1958 r. przy współudziale konstruktora kanadyjskiego G. Jacquemin. Pierwszym wykonawcą jest amator-konstruktor z USA, L. P. Wolff z Houston (Texas). Montaż samolotu jest na ukończeniu, a pierwszy lot przewidziany jest w połowie 1961 r.

AV-60 „Leprechaun" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnośnym bezogonowym dolnopłatem konstrukcji drewnianej.

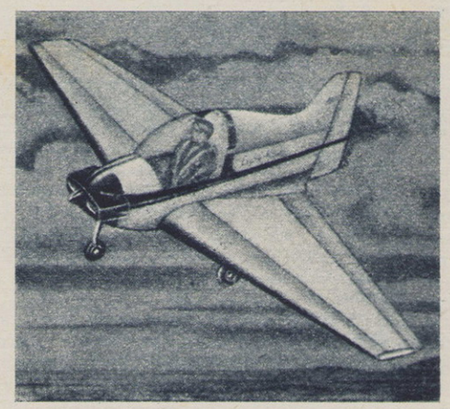
Trapezowy płat o niewielkim wydłużeniu zbudowany jest jako jedna całość. Profil 14%. Konstrukcja dwudźwigarowa z pokryciem drewnianym.

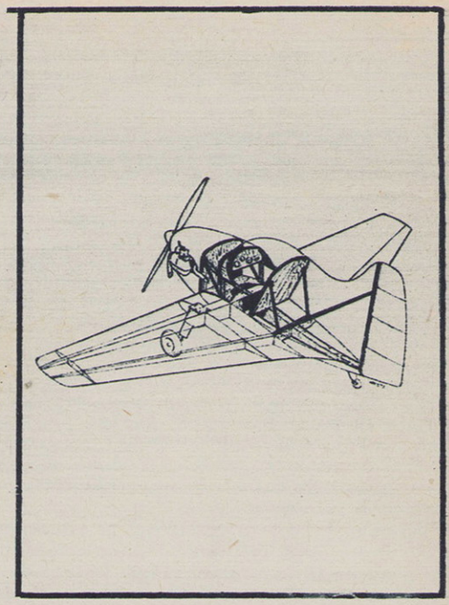
Ruchome elementy na krawędzi spływu dzielą się na ster wysokości (przy kadłubie) i lotki (na końcach skrzydeł). Ster wysokości wyposażony jest w klapki wyważające.

Bardzo krótki kadłub odznacza się szczególnie uproszczoną konstrukcją, gdyż składa się tylko z dwóch wręg i skrzynkowej belki usztywnionej zastrzałami. Kadłub zakończony jest sterem kierunku. Kabina pilota wyposażona została w jednoczęściową osłonę tłoczoną z plexi.

Podwozie stałe może być wykonane jako klasyczne (dwukołowe) lub trzykołowe. W pierwszym egzemplarzu budowanym przez Wolffa zastosowano podwozie trójkołowe od samolotu Tipsy „Nipper".

Silnik samochodowy „Volkswagen" o mocy 40 KM, zabudowany z przodu, napędza śmigło ciągnące. (JŚ)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	– 7,00 m	
Długość	– 4,00 m	
Wysokość	– 2,10 m	
Ciężary		
Ciężar własny	– 275	kG
Osiągi:		
Prędkość maksymalna	– 170	km/h
Prędkość przelotowa:		
– na wysokości 0 m	– 152	km/h
– na wysokości 1000 m	– 145	km/h
Prędkość przeciągnięcia	– 66	km/h
Prędkość wznoszenia	– 4	m/sek
Zasięg	– 800	km
Doskonałość	– 12	
Start na przeszkodę 15 m	– 175	m
Lądowanie z nad przeszkody 15 m	– 230	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC UNIWERSALNY
AKAFLIEG AFW-8 ● AUSTRIA

AKADEMICKA grupa lotnicza wiedeńskich studentów przejawia ożywioną działalność konstrukcyjną. Pracując pod kierunkiem inż. Bauera studenci postanowili zbudować uniwersalny szybowiec z wymienną kabiną, który może być łatwo zamieniony z wersji jednomiejscowej na dwumiejscową. W wersji dwumiejscowej szybowiec może służyć do szkolenia pilotów, a w wersji jednomiejscowej, o obniżonym oporze, jako szybowiec przejściowy i wyczynowy.

AFW jest wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat o obrysie trapezowym i lekkim skosie do przodu jest dwudzielny. Profil Gö-769 wzdłuż całej rozpiętości. Konstrukcja skrzydeł drewniana, jednodźwigarowa z kesonem noskowym i skośnym dźwigarem pomocniczym. Długie lotki wykonane są w postaci konstrukcji przekładkowej z wypełnieniem balsowym. Hamulce płytowe wysuwane; klap brak.

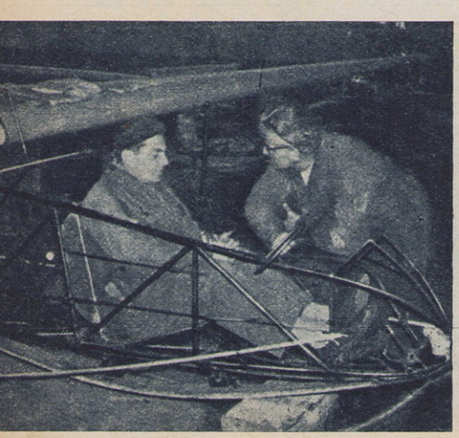
Kadłub o przekroju wielokątnym zbudowany jest w postaci kratownicowej, spawanej z rur stalowych, oprofilowanej listwami i krytej płótnem. W przedniej części kadłuba mogą się mieścić dwa miejsca lub jedno, zależnie od wersji, przy czym osłona kabiny jest wymienna – w wersji dwumiejscowej wyższa.

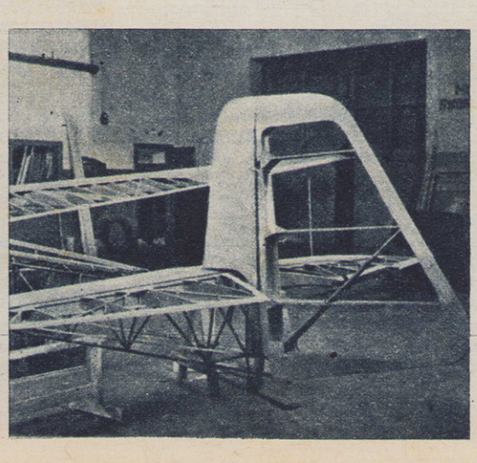
Usterzenie klasyczne. Stateczniki konstrukcji przekładkowej; stery drewniane, kryte płótnem.

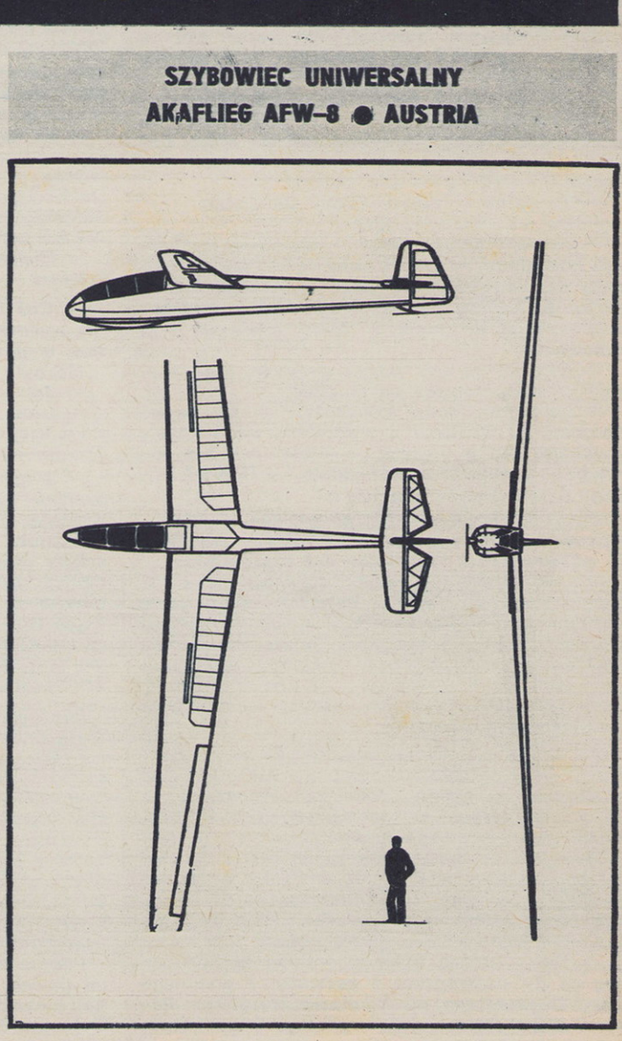
Podwozie składa się z amortyzowanego kółka pod środkiem ciężkości szybowca, amortyzowanej płozy przedniej (amortyzacja gumowa) i tylnego zderzaka ogonowego w postaci stalowego resora. (JŚ)

DANE TECHNICZNE
(w nawiasach – wersja dwumiejscowa)

Wymiary:				
Rozpiętość	–	16,60 m		
Długość	–	8,35 m		
Powierzchnia	–	17,5		m²
[illegible]nie	–	15,7		
Ciężary:				
Ciężar własny	–	256	(260)	kG
Ciężar całkowity	–	346	(440)	kG
Ciężar powierzchni	–	19,7	(25,2)	kG/m²
Osiągi:				
Doskonałość max.	–	24,5	(22,7)	
– przy prędkości	–	65	(75)	km/h
Opadanie minimalne	–	0,7	(0,88)	m/sek
– przy prędkości	–	55	(68)	km/h







(Prawo przedruku zastrzeżone)

INŻ. ADOLF WARCHAŁOWSKI ZAPOMNIANY PIONIER LOTNICTWA

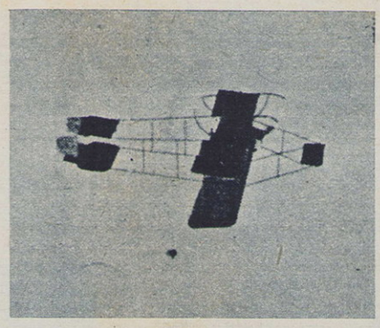
JERZY B. CYNK (4)

Typ-VI zbudowany także w ilości dwóch sztuk został pośpiesznie wykończony, aby wziąć udział w pierwszym meetingu 1911 r na lotnisku Wiener-Neustadt, odbywającym się w dniach 11, 15 i 18 czerwca. Trzech zawodników, bracia Adolf i Karol Warchałowscy i Sablatnig, miało startować na „Autobiplanach Typu Warchałowski", ostatecznie jednak tylko bracia Warchałowscy latali na zawodach na dwupłatach „Vindobona", ponieważ Sablatnig miał wypadek podczas lotu treningowego (10 czerwca), w wyniku którego złamał sobie szczękę i potłukł się ogólnie oraz zupełnie rozbił maszynę — dwupłat „Warchałowski Typ-III".

Fatalna pogoda spowodowała, że wyniki osiągnięte podczas meetingu były bardzo mierne. W ostatecznej klasyfikacji Karol Warchałowski zajął drugie miejsce w konkurencjach długotrwałości lotu — 49 min 14 sek i wysokości — przewyższenie 180 m, Adolf zaś trzecie miejsce w konkurencji długotrwałości lotu — 26 min 38 sek.

„Warchałowski Typ-VI" wkrótce jednak demonstruje swe umiejętności. 26 lipca Sablatnig, z pasażerem Hutterem, odbywa na nim udany przelot do Fischamend i tegoż wieczoru powraca na lotnisko Wiener-Neustadt. W ciągu następnych kilkunastu dni ta sama załoga wykonuje na nim szereg dalszych przelotów do różnych miast.

Szczególnie ciekawym wyczynem był pierwszy w Austrii nocny przelot wykonany 9 sierpnia na trasie Wiener-Neustadt — Fischamend — Wiener-Neustadt. Samolot zaopatrzony był do tego lotu w cztery reflektory, dwa na podwoziu i dwa na przedniej ramie kadłuba niosącej ster wysokości, a pilot i pasażer mieli zawieszone na szyi latarki kieszonkowe. Podczas lotu nocnego, obejmującego przelot nad Wiedniem, maszyna osiągnęła wysokość 700 m.



Samolot Vindobona Warchałowski typ V z silnikiem rotacyjnym Gnome o mocy 50 KM.

Tymczasem zakłady „Autoplan" kończą w pierwszej połowie sierpnia budowę dwóch egzemplarzy nowego płatowca Warchałowskiego, Typu-VII. Konstrukcja ta, zachowująca płaty i podwozie systemu Warchałowskiego i wyposażona w silnik Daimler 65 KM, jest w stosunku do swoich poprzedników poważnym krokiem naprzód.

Główną nowością układu było przesunięcie ciężkich części, jak: kabina załogi, zbiorniki paliwa i oleju oraz silnik, bardziej ku przodowi; przez co konstruktor uzyskał odciążenie płaszczyzn ogonowych, które odtąd pełniły już tylko rolę stateczników i sterów. Nowe usterzenie było jednopłatowe i posiadało pojedyńczy ster kierunku. Samolot miał poprawioną aerodynamicznie, wygodniejszą kabinkę dla załogi, wyposażoną w prędkościomierz, wysokościomierz, busolę, mapnik i zegar czasowy. Dzięki wprowadzonym ulepszeniom nowy płatowiec posiadał znacznie wyższe osiągi; prędkość przelotowa dochodziła do 95 km/h, maksymalna zbliżała się do 110 km/h.

Oba „Vindobony Warchałowski Typ-VII" rozpoczęły swój żywot od trudnej próby: jeden pilotowany przez Adolfa był intensywnie użytkowany przez blisko miesiąc jako samolot wywiadowczy i łącznikowy w czasie wielkich ćwiczeń wojskowych, na drugim pilot Sablatnig podjął próbę lotu okrężnego po nagrodę Dolnej Austrii.

16 sierpnia Warchałowski rozpoczął pierwsze loty próbne i pokazowe nad terenem rozpoczynających się pięć dni później wielkich manewrów w rejonie Virovitica nad rzeką Drawą. 19 sierpnia samolot przybył wraz ze składanym hangarem w miejsce postoju brygady kawalerii, z którą miał współpracować. Hangar rozstawiono w przygodnym terenie w odległości 5 km od miasta i następnego dnia złożono samolot, który pod wieczór wykonał loty pokazowe przed dowódcą grupy „Południe" i jego sztabem.

W dniu rozpoczęcia ćwiczeń maszyna gotowa była do startu już od świtu, ale porywiste wiatry uniemożliwiały jej użycie. Następnego dnia, 22 sierpnia, podczas pierwszego lotu rozpoznawczego o godzinie 5.20 rano, zaobserwowano przygotowania grupy „Północ" do forsowania rzeki (koncentracja pontonów). W wyniku meldunku z rozpoznania złożonego w sztabie, „Południe" wzmacnia jednostkami kawalerii odcinek zagrożony zamierzoną przeprawą. Dalszy wywiad lotniczy o 10 rano przynosi ważne wiadomości: Warchałowski zaobserwował silne zgrupowanie wojsk „Północy", przystępujące do forsowania Drawy; wylądował więc w rejonie sztabu składając meldunek o sytuacji. Następne rozpoznanie przeprawy w godzinach popołudniowych przynosi też cenne informacje. Loty wywiadowcze 23 sierpnia (ostatniego dnia manewrów) dają przejrzysty obraz ruchów i zamiarów kawalerii „Północy".

W parę dni później dwupłat Warchałowskiego, pilotowany przez Adolfa i pilotów wojskowych, bierze udział w manewrach korpusu w rejonie Komorny (trwających do 9 września), wykonując z doskonałym skutkiem liczne rozpoznania.

Podczas, kiedy Warchałowski rozpoczynał pionierskie loty rozpoznawcze, Sablatnig kontynuował trening na drugim typie-VII, czyniąc ostatnie przygotowania do wielkiej próby lotu okrężnego. Jako trzeci z kolei zawodnik ubiegający się o palmę zwycięstwa w tej trudnej konkurencji, Sablatnig wystartował do lotu konkursowego 19 sierpnia o świcie. Silny wiatr napotkany w drodze powoduje, że braknie mu paliwa i musi lądować w terenie przygodnym. Lądowanie przy porywistym wietrze bocznym kończy się bardzo poważnym uszkodzeniem maszyny.

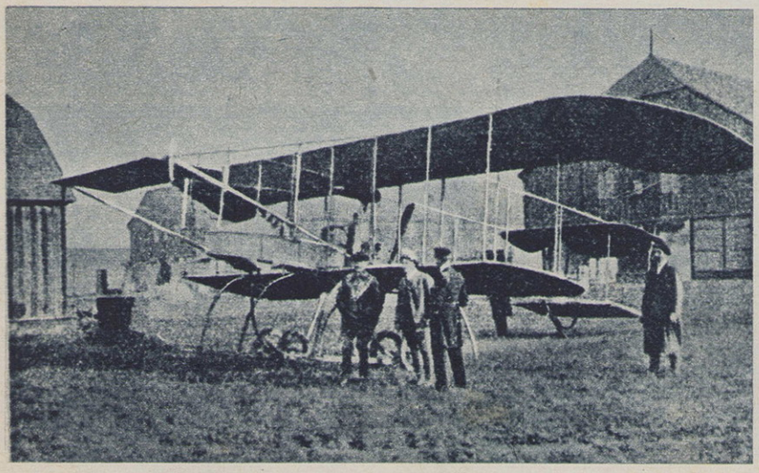
Szczęście w nieszczęściu, że akurat wtedy „Autoplan" wykańcza nowy „Autobiplan Warchałowski Typ-VIII", rozwinięcie Typu-VII, z lepiej oprofilowaną kabinką, z sześciocylindrowym silnikiem gwiazdowym Anzani o mocy 80 KM. Na maszynie tej Sablatnig startuje 24 sierpnia ponownie do lotu okrężnego i tym razem odnosi znakomite zwycięstwo. W 36 h 41 min po starcie powraca na lotnisko Wiener-Neustadt, pokrywając jako pierwszy trasę lotu okrężnego wynoszącą 345 km, zgodnie z regulaminem konkursowym.

Termin ubiegania się o nagrodę upływał 31 sierpnia. Żaden z zawodników nie był w stanie poprawić wyczynu Sablatniga i zaszczytna nagroda Dolno-Austriackiego Lotu Okrężnego w wysokości 20 000 koron została jemu przyznana. Na pewnych odcinkach lotu samolot Sablatniga osiągał prędkość 115 km/h.

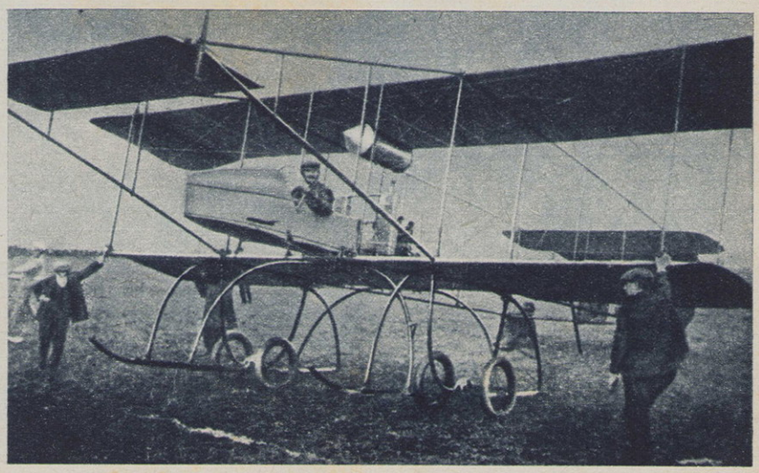
Następną wielką próbą dla konstrukcji Warchałowskiego był Pierwszy Austriacki Tydzień Lotniczy, odbywający się w dniach 1, 2, 4, 7 i 8 października na lotnisku Wiener-Neustadt. Trzech zawodników startowało na „Autobiplanach", bracia Adolf i Karol i Sablatnig, mając do swojej dyspozycji cztery maszyny, dwie Typu-V z rotacyjnymi „Gnomami" i dwie późniejsze z Daimlerami.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Samolot wyścigowy Vindobona Warchałowski typ VI przed pokazami w czerwcu 1911 roku.



Samolot Warchałowski typ VII z silnikiem Daimler o mocy 65 KM. Zdjęcie dokonane w październiku 1911 r. Zdjęcia: J. B. Cynk (3)



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA" Tygodnik lotniczy

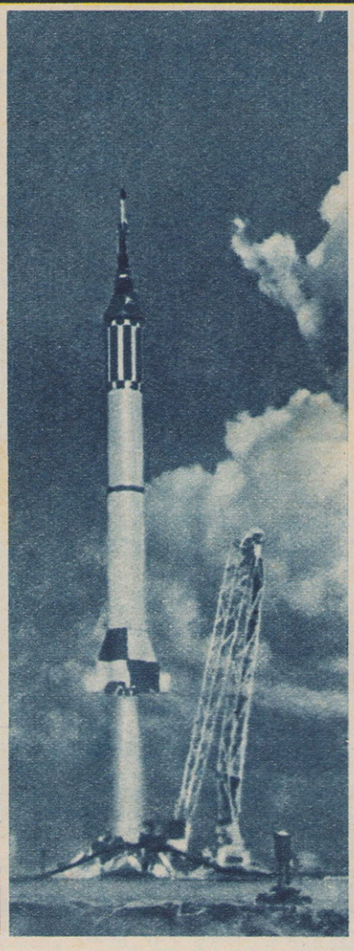
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

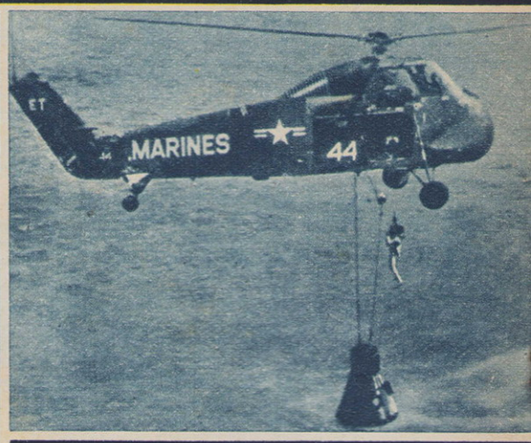
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 31.V.1961 R. Zam. 3817/C S-25

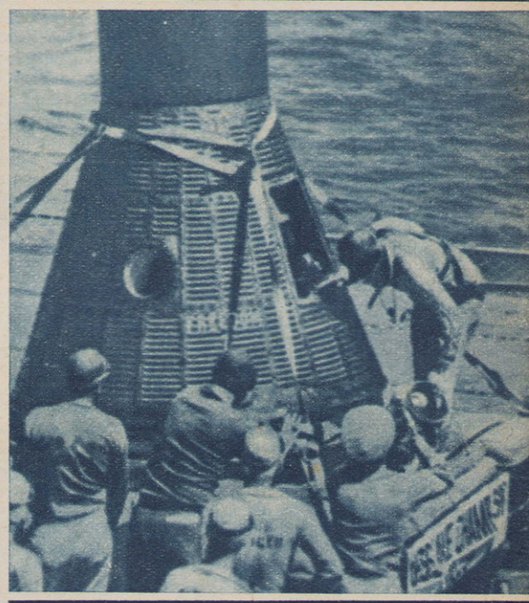
Rakietą w kosmos



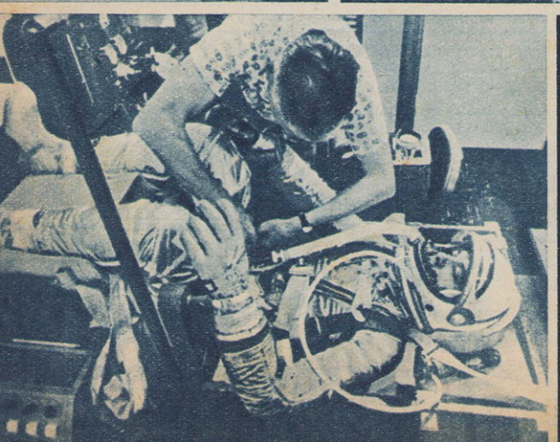


WYŻEJ: Po uchwyceniu pływającej na wodzie kabiny „Mercury" przez patrolujący śmigłowiec – Shepard wydostał się z wnętrza „kapsułki" i został wciągnięty na pokład maszyny.

W dniu 5 maja br., o godzinie 15.34, Amerykanie wysłali w przestrzeń swego pierwszego kosmonautę, 37-letniego komandora podporucznika Alana Sheparda. Start nastąpił z bazy Canaveral na Florydzie. Po 15 minutach lotu w półtoratonowej kabinie „Mercury" Shepard wylądował cało na Atlantyku, około 470 km od miejsca wystrzelenia. Tam wyłowił go śmigłowiec. Pojazd odbył podróż po łuku, którego maksymalna wysokość wynosiła 185 km. Na stronie tej zamieszczamy krótki fotoreportaż ilustrujący poszczególne fazy eksperymentu. Wyżej – z lewej: Shepard w kombinezonie kosmicznym. Wyżej – z prawej: Start rakiety nośnej „Redstone" ze Shepardem.



WYŻEJ: Kabina kosmiczna jest już na pokładzie lotniskowca „Lake Champlain", po wyłowieniu z Atlantyku. Shepard spogląda do jej wnętrza. NIŻEJ: Żona kosmonauty, Louise Shepard, ogląda wraz z córką Julianą (z prawej) model rakiety „Redstone".



Zdjęcia powyżej — pierwsze Z LEWEJ: Alan Shepard w srebrzystym kombinezonie w drodze do swego stanowiska w kabinie „Mercury". W ŚRODKU: Ulokowany w ciasnej kabinie Shepard spędził tam denerwujące 3 godziny i 34 minuty, zanim nastąpił start, opóźniony wskutek dwóch defektów i niepewnej pogody. Z PRAWEJ: Shepard w swej kabinie woduje na Atlantyku. Lot skończony. Zdjęcie Z LEWEJ OBOK: Przed startem w Kosmos technicy wielokrotnie sprawdzali niezawodność kombinezonu Sheparda.

ZDJĘCIA: „The Illustrated London News" (7), „The Aeroplane and Astronautics" (1) i „Les Ailes" (1).